

3 1761 11701289 8



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117012898>

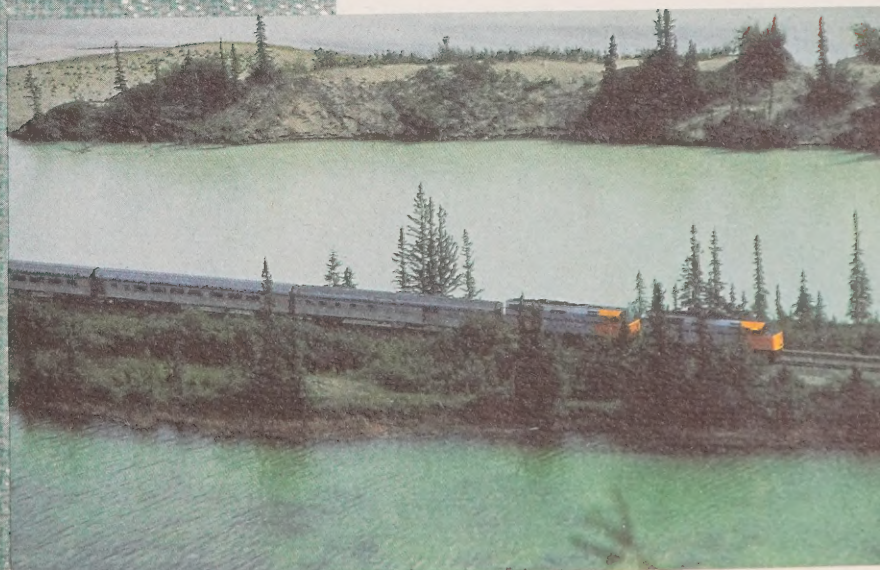
AI
R
A56



VIA Rail Canada Inc.

Government
Publications

73

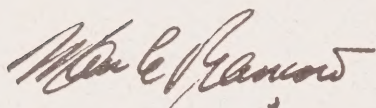


Annual Report
1992

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Corbeil:

In accordance with the provisions of the Financial Administration Act, I submit
herewith the Annual Report of VIA Rail Canada Inc. for the year ending
December 31, 1992.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Marc LeFrançois', with a stylized flourish at the end.

Marc LeFrançois
Chairman of the Board

Contents

1992 – A year of continuing success for VIA	2
The Year in Review	4
Management Report	11
Auditors' Report.....	12
Financial Statements.....	13
Notes to Financial Statements.....	17
Corporate Directory	22

The Year at a glance

	1992	1991
Key Financial Indicators (000's)		
Total operating revenue	\$ 155,780	\$ 150,151
Operating expenses	\$ 531,640	\$ 541,029
Capital expenditures	\$ 44,711	\$ 40,103
Total government funding (including capital)	\$ 388,911	\$ 392,803
Key Operating Statistics		
Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	32.0	31.4
Total passengers carried (000's)	3,623	3,633
Total passenger miles (000's)	834,425	820,182
Government operating funding per passenger mile (cents)*	41.2	43.0
Train miles operated (000's)	6,483	6,247
Car miles operated (000's)	35,993	35,890
Average passenger load factor (%)	57.8	57.9
Average number of passenger miles per train mile	129	131
On-time performance (%)	90	90
Average number of employees	4,494	4,477

* Includes network restructuring



1992 – A year of continuing success for VIA

1992 was another successful year for VIA. Total revenues of \$155.8 million were 4 per cent more than in 1991. Ridership was maintained at virtually the same level as 1991. It is noteworthy that in a weak travel market, VIA's performance was certainly better than other public modes of transport. VIA's dedication to providing a quality product offering good value for money is, perhaps, the main factor contributing to this success.

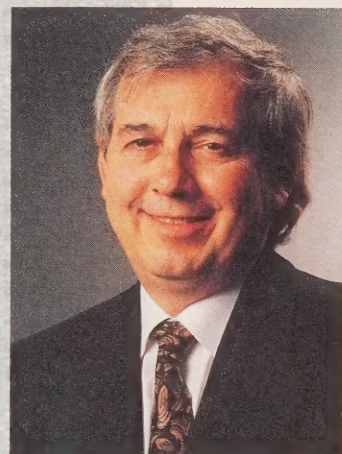
Although revenue increased from last year and ridership was maintained, both were lower than expected. This was largely due to the weak travel market and the withdrawal for several weeks in the spring of the LRC fleet in the Corridor for axle replacement. The operation of older blue-and-yellow cars and some GO Transit equipment in Southwestern Ontario during this period enabled VIA to maintain Corridor service, but revenue loss due to the disruption was some \$6.5 million. All axles on all 108 LRC cars were replaced and by June the cars were back in operation and the safety of the fleet guaranteed.

In 1992, VIA's total operating expenses decreased by \$9.4 million to \$531.6 million, or 2 per cent, compared to 1991 despite the unplanned expenditure of some \$6.5 million for the LRC fleet axle replacement and the introduction of 30 additional trains in the Corridor.

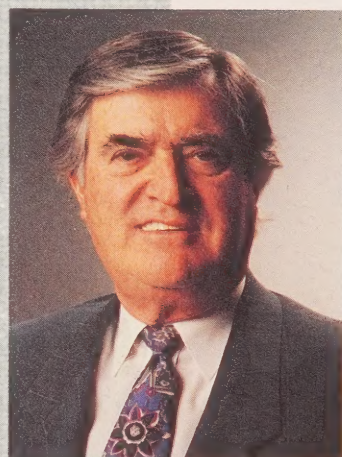
Total funding from the federal government in 1992 was \$388.9 million, a decrease of \$3.9 million from 1991. Operating funding and network restructuring recovery amounted to \$344.2 million in 1992 — \$8.5 million less than in 1991 while capital expenditures totalled \$44.7 million in 1992 compared to \$40.1 million the previous year.

Facing the future

In 1992, the report of the Royal Commission on National Passenger Transportation was issued and VIA welcomed its recommendations on passenger rail. Its call for an end to subsidies for passenger rail over a 10-year period was qualified in that it should be preceded by capital investment, more operating freedom for VIA and the continuation of subsidies for non-economic routes the government wants maintained, so long as the cost is justified to Canadian taxpayers. The report also called for a clear legislative mandate for VIA and confirmed that passenger service should, generally, be provided by VIA. VIA is preparing a 15-year directional plan which will provide the government with viable options for passenger rail in the longer term and which will take into account the recommendations of the Royal Commission.



Marc LeFrançois
Chairman of the Board



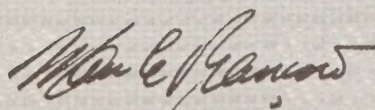
Ronald E. Lawless
President and Chief
Executive Officer

Market-based pricing: an essential tool

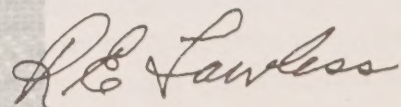
In December, Voyageur Colonial asked the National Transportation Agency (NTA) to review VIA's off-peak fares and the NTA has announced that a public hearing will be held to investigate Voyageur's claims. The bus company claims that VIA is dumping seats on the market, that VIA's off-peak pricing has increased operating subsidies from the government and that VIA is jeopardizing the commercial viability of bus service through unfair competition. The facts are that since 1990, when market-based pricing was introduced, VIA has consistently operated with public funding declining annually and at less than originally established by the government. This has been possible, in part, because VIA has been allowed to operate as a business in making responsible use of the same tools available to other public transportation modes — namely market-based pricing and yield management through the careful application of discounts. The pricing practices criticized by Voyageur are designed to maximize revenue by charging the highest possible fares during peak travel periods when demand exceeds supply and by offering incentives on a limited number of seats to encourage travel during less popular periods. This pricing structure has helped VIA to increase revenues by 9.1 per cent since 1990 and improve its revenue to cash operating expenses ratio by 10.7 per cent. At the same time, studies indicate that where VIA no longer operates or has reduced services, the bus industry has not increased its ridership.

Contributing to the success of VIA

Credit for much of VIA's success over the past years must go to employees across the system who have made every effort to improve the product we offer to passengers. A special word of appreciation goes to Lawrence Hanigan, who retired in February 1993 as Chairman of the Board, and to James Roche, who resigned in January 1993 as Executive Vice-President and Chief Operating Officer along with Roy Arnold, who retired in October 1992 as Vice-President, Customer Services. These individuals supported VIA through the difficult network reductions and provided leadership in efforts to make VIA a better passenger rail network. The success VIA now enjoys is a credit to them and we wish to thank them on behalf of the members of the Board of Directors and the employees of VIA Rail across the country.



Marc LeFrançois
Chairman of the Board



Ronald E. Lawless
President and Chief Executive Officer

The Year in Review

The weak travel market and problems with the LRC axles early in the year meant that VIA ended the year somewhat below the targets set in 1991, however, ridership was maintained and revenue increased. Increased fares, additional frequencies and significant product improvements accounted for the growth in revenue. VIA introduced a total of 30 additional trains in the Corridor in 1992. Infrastructure improvements allowed VIA to reduce travel time between Montreal-Toronto and Montreal-Quebec. Among the product improvements were more personalized and better quality food-and-beverage service in the Corridor, a first-class Silver & Blue service on the "Canadian" and refurbished stainless-steel cars on the eastern long-distance trains. On-time performance was high — 90 per cent system wide for the second year in a row.

The reaction from passengers to these improvements has been positive, with surveys showing that VIA met or exceeded the expectations of over 94 per cent of passengers system-wide.

Management has also continued its emphasis on making VIA a better place to work. Training for employees increased, focus groups involved employees in decision-making, and employees received more recognition. The second employee opinion survey showed steady improvement in all eight areas measured, compared with the previous year.

Total operating costs declined

These improvements were accomplished with lower operating costs — \$531.6 million in 1992 compared to \$541 in 1991. Operations and maintenance costs were \$283.3 million, an increase of only \$1.5 million or less than 1 per cent compared to 1991. If not for significant fuel savings and the introduction of various productivity initiatives to reduce maintenance labour, improve shop-floor productivity and reduce operating costs associated with the maintenance facilities and better controls on materials, operations and maintenance costs would have been much higher.

Customer and support services increased by 7 per cent to \$164 million. The increase was due, in part, to investments in products and services, including the new Silver & Blue class service on the "Canadian", which brought higher product and labour costs. The increase in sales carried higher revenue-driven expenses such as commissions to travel agents and credit-card expenses. Also, marketing initiatives to make VIA's products more accessible to the trade contributed to cost increases. General and administrative expenses decreased by \$5 million to \$39.1 million in 1992.



A smaller fleet and better maintenance of equipment at less cost have generated significant savings for VIA.



VIA's investments in products and services, such as Silver & Blue class on the "Canadian", helped to increase revenue in 1992.

Capital expenditures

VIA's capital expenditures were \$44.7 million in 1992, of which approximately 45 per cent was spent on the multi-year program to refurbish and convert to head-end power 181 stainless-steel cars for VIA's long-distance services. At the end of 1992, 130 cars had been completed. Work also began on a second project to modernize and convert to head-end power a total of 46 stainless-steel coaches to replace the blue-and-yellow, steam-heated cars still operating in the Corridor.

Station upgrading projects accounted for \$11 million, or 25 per cent of the capital expenditures. The major projects were the renovation and upgrading of Vancouver's Pacific Central Station as a multimodal facility and the installation of escalators at Toronto's Union Station. Improved access at Montreal Central Station and upgrading of a number of other stations accounted for the remainder.

Other capital expenditures included infrastructure improvements to reduce travel times in the Corridor, as well as various information-systems development and upgrading projects to support productivity initiatives.

Improving the Quality of VIA's Products

More trains and faster trips in the Corridor

With the addition of 22 trains in the Ottawa-Montreal-Toronto triangle in January and another eight trains between Montreal and Quebec City in the fall, VIA now operates 355 trains every week in the Corridor. In January, the trip time for the Montreal-Toronto express train was reduced to 4 hours and 10 minutes. In October, this was further reduced to 3 hours and 59 minutes and some 20 minutes were eliminated from the schedules of Montreal-Quebec trains, making the fastest trip time 2 hours and 42 minutes.

The last of the 25 LRC VIA-1 cars which were refurbished at the Montreal Maintenance Centre was completed in February and work began on the refurbishment of 75 LRC coaches. Thirty-seven were completed during the year and the remainder will be finished in 1993.

A new light meal was introduced in Corridor coaches, providing passengers with a greater choice of items and more personalized service. The elimination of excessive packaging has reduced waste by two-thirds. VIA successfully tested seat selection for VIA-1 passengers and expanded this service to all Montreal-Toronto trains and to one Toronto-Windsor train. Also, in 1992, VIA successfully negotiated with the Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers to designate one of two Customer Services positions in the coaches as bilingual on each train in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle. Also, VIA reached an agreement with the United Transportation Union, which represents conductors and assistant conductors, to have at least one bilingual crew member on each Montreal-Toronto train.

Station improvements in the Corridor in 1992 included the installation of escalators to the track level of Toronto's Union Station and the renovation of four vestibules at Montreal's Central Station. VIA discontinued operation to Burlington, Hamilton and Dundas, moving to a new station in Aldershot, Ont. shared, with GO Transit. A newly constructed station opened in Sainte-Foy, Que., and major renovations were undertaken at Woodstock and Cobourg, Ont.

A tragic accident at Côteau-du-Lac, Que., in which a VIA train was struck by a tractor-trailer truck, claimed the lives of four passengers and injured several others. Employees on the train and those who assisted in helping passengers and their families following the accident, are to be commended for their quick and compassionate response.

First-class service returns to the West

First-class touring travel was re-introduced in the West with the launch of Silver & Blue service on the "Canadian" in April. The new service includes upgraded meals, additional amenities and higher standards of personalized service for sleeping-car passengers. The Jasper station underwent a complete facelift and the waiting area at Winnipeg was upgraded with a special section created for Silver & Blue passengers. As noted earlier, work continued on the \$4.6 million upgrading of Vancouver's Pacific Central Station to convert it to a multimodal facility to be shared with Greyhound and other bus companies. Ridership on the "Canadian" for the year increased by 18 per cent to 164,000 passengers from 139,000 in 1991, while revenue increased by 19.5 per cent to \$24.5 million from \$20.5 million the previous year.

Passengers surveys showed that 96 per cent of Silver & Blue passengers said we met or exceeded their expectations and coverage in the travel media was very positive. VIA also received the prestigious 1992 Global Award from the World Travel Market in recognition of its contribution to travel and tourism. VIA was the only recipient of the award in 1992 and the new Silver & Blue service was instrumental in VIA's selection.

On-time performance (OTP) was a problem on the "Canadian" in 1992. A number of freight derailments, washouts and signal problems, heavy freight traffic, along with some servicing delays caused OTP to be below target. Servicing-related delays within VIA's control have been addressed and VIA is working closely with Canadian National to find solutions to the other disruptions.

Passenger surveys show that 96 per cent of Silver & Blue passengers said we met or exceeded their expectations.



Also in the West, steam-heated equipment on the "Skeena" was replaced with refurbished stainless-steel cars, the first set being put into service in January, followed by the second set in February and the final set in May.

Refurbished equipment introduced in the East

In August, the first set of refurbished electrically-heated equipment was introduced on the "Chaleur". The second set followed in September. The refurbished equipment was put into service on the "Atlantic" and the "Ocean" in October. As of January 1993, these services now operate completely with refurbished equipment and passenger reaction is very positive.

Employee focus groups worked on defining the new product to be introduced on the Montreal-Halifax trains in June 1993. Testing of at-seat service for coach passengers was carried out as part of the product development.

Productivity Improvements Help Keep Costs Down

Cost-effectiveness remained essential in 1992 as funding from the government continued to decline. Both the system-wide availability and reliability of cars (at 86 per cent and 186,000 miles between defects respectively) exceeded targets for the year while the refurbished stainless-steel equipment is operating even better, which reduces maintenance, fuel and linehaul costs. The smaller fleet and better maintenance of equipment at less cost, in some cases by doing more work in-house, have saved significant amounts of money. Examples are the rebuilding of 59 locomotives at the Toronto Maintenance Centre and the stripping at the Halifax Maintenance Centre of the first 33 stainless-steel cars which will be converted to head-end power as part of the project to replace steam-heated cars still operating in Southwestern Ontario. A new automated crew-tracking system for Transportation employees will generate savings of \$400,000 annually. Staff branches have made significant productivity gains as well. For example, initiatives taken by Information Services since 1990 will reduce costs by \$2.2 million annually.

The average number of employees at VIA in 1992 increased slightly to 4,494 from 4,477 in 1991, reflecting the increase in frequencies and improvements in service to passengers.

Fostering Further Change in the Corporate Culture

Employee involvement in the design of new products has proven to be positive and has resulted in better service. Training plays an equally important part in ensuring that VIA delivers a quality product, and virtually all first-line employees took some kind of training during the year. More than 400 Customer Services employees involved in delivering the new Silver & Blue service undertook training that varied from two days to three weeks, depending on their position. Some 500 managers attended day-long sessions on responsiveness. A training program for 350 train conductors was completed early in the year, and towards the end of 1992, training for both train engineers and Equipment Maintenance supervisors was launched and will continue into next year. VIA's self-teaching language program is working well.

Employees received recognition for their years of service for the first time in 1992 and Operation Excellence, the program to recognize outstanding effort by employees, saw over 2,000 employees getting citations in 1992.

All VIA's long-distance services now operate with refurbished stainless-steel equipment, converted to head-end power.



Labour relations

At the end of the year, VIA had negotiated all 14 collective agreements with its eight unions. All agreements are in effect until December 31, 1993. Also in 1992, the Canadian Labour Relations Board approved VIA's application to consolidate its shopcraft unions representing maintenance employees. The approximately 1,000 employees affected by this decision will now vote on which union will represent them in future rounds of collective bargaining.

The Challenge Ahead

VIA has stated that its mission is to serve travellers in Canada by providing a safe, efficient intercity and tourist passenger rail service responsive to market needs. In pursuing this mission, VIA applies corporate strategies to achieve the following long-term goals: to offer passengers safe train travel, with high standards of operating performance; to provide a competitive level of service to every customer in a cost-effective manner; to acquire the powers and resources necessary to operate as a successful business; and to continue to reduce dependency on government operating funding.

It is clear that VIA has made significant progress since the network was restructured in 1990 and has gained the confidence of a growing number of passengers, increased the involvement of employees in decision making and, consequently, satisfaction with work, while continuing to reduce demands for funding from the federal government. But significant challenges lie ahead in the coming years. Strong competition among the public modes and the slow recovery of the economy will make it difficult to achieve significant gains in ridership and revenues. We face, as well, further decreases in government funding. Important decisions remain to be made, such as on the future of the remote services and, indeed, on the long-term future of passenger rail in Canada.

Our focus at VIA will continue to be on improving customer service, increasing revenue by attracting more travellers and reducing costs through improved productivity. VIA employees are proud of their accomplishments and are ready to meet the challenges in the future.

R.E. Lawless

Ronald E. Lawless
President and Chief Executive Officer



On-time performance across the system was 90 per cent for the second year in a row.

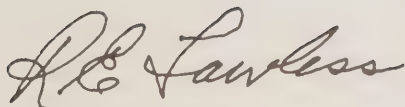
Management Report

Year ended December 31, 1992

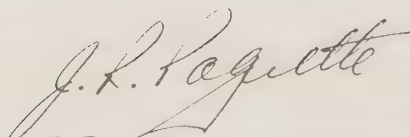
The management of the corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors, the Auditor General of Canada and Raymond, Chabot, Martin, Paré during the audit of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of the audit and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



R. E. Lawless
President and
Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Vice-President, Planning and
Finance, and Treasurer

Montreal, Canada
February 10, 1993

Auditors' Report

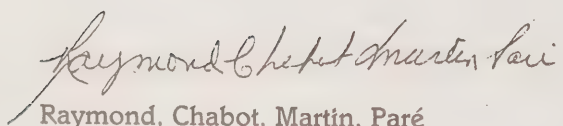
To the Minister of Transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1992 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, deficit, contributed surplus and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.


We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the corporation as at December 31, 1992 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and by-laws of the corporation.



Raymond, Chabot, Martin, Paré
Chartered Accountants
(for the year ended December 31, 1992)



L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada
(for the years ended December 31, 1992 and 1991)

Montreal, Canada
February 10, 1993

Ottawa, Canada
February 10, 1993

Financial Statements

As at December 31

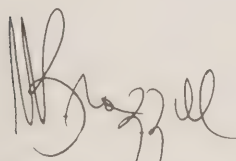
Balance sheet

(in thousands)

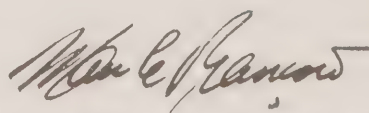
	Notes	1992	1991
Current assets			
Cash and term deposits		\$ 6,723	\$ 4,499
Accounts receivable		6,078	12,624
Receivable from the Government of Canada		113,947	149,286
Materials		22,906	30,479
		149,654	196,888
Long-term assets			
Cash appropriated for asset renewal	3	6,432	3,153
Investment, at cost	4	2,001	2,001
Properties	5	708,349	712,201
		716,782	717,355
		\$ 866,436	\$ 914,243
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 119,170	\$ 171,440
Deferred revenue		4,374	3,562
		123,544	175,002
Long-term liabilities			
Network restructuring	6	57,572	64,761
Deferred investment tax credits		8,701	9,530
		66,273	74,291
Shareholder's equity			
Share capital	7	9,300	9,300
Contributed surplus		744,946	746,311
Deficit		(77,627)	(90,661)
		676,619	664,950
		\$ 866,436	\$ 914,243

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



Director and Chairman of the Audit Committee



Director and Chairman of the Board

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of operations

(in thousands)

	Note	1992	1991
Revenue			
Passenger		\$ 148,189	\$ 144,371
Other		7,591	5,780
		155,780	150,151
Expense			
Operations and maintenance		283,253	281,720
Customer and support services		164,036	152,679
General and administrative		39,104	44,144
Network restructuring adjustment	6	—	17,461
Amortization		45,247	45,025
		531,640	541,029
Excess of expense over revenue before income taxes and funding from the Government of Canada		375,860	390,878
Income taxes		1,382	404
		377,242	391,282
Funding from the Government of Canada:			
Operating		331,307	328,004
Network restructuring recovery		12,893	24,696
Excess of expense over revenue		\$ 33,042	\$ 38,582

Statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada

(in thousands)

	1992	1991
Excess of expense over revenue	\$ (33,042)	\$ (38,582)
Items not requiring (providing) current operating funds:		
Amortization and losses on properties	46,076	46,103
Network restructuring recovery	(12,893)	(24,696)
Network restructuring adjustment	—	17,461
	33,183	38,868
Operating funding surplus for the year	\$ 141	\$ 286

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of deficit

(in thousands)

	1992	1991
Balance at beginning of the year	\$ 90,661	\$ 98,217
Excess of expense over revenue	33,042	38,582
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1990: \$ 41,465)	(46,076)	(46,138)
Balance at end of the year	\$ 77,627	\$ 90,661

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1992	1991
Balance at beginning of the year	\$ 746,311	\$ 752,346
Capital funding from the Government of Canada	44,711	40,103
Transfer to deficit:		
Non-cash transactions on properties (1990: \$ 41,465)	(46,076)	(46,138)
Balance at end of the year	\$ 744,946	\$ 746,311

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of changes in financial position

(in thousands)

	1992	1991
Cash provided by (used in) operating activities		
Excess of expense over revenue	\$ (33,042)	\$ (38,582)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	46,076	46,138
Amortization of investment tax credits	(829)	(1,113)
Changes in working capital items:		
Accounts receivable	6,546	(7,284)
Receivable from the Government of Canada	26,050	18,800
Materials	7,573	10,128
Accounts payable and accrued liabilities	(40,860)	(30,166)
Deferred revenue	812	80
Long-term liabilities:		
Network restructuring	(7,189)	4,378
	5,137	2,379
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	44,711	40,103
Changes in amount receivable from the Government of Canada	9,289	(10,603)
	54,000	29,500
Cash provided by (used in) investment activities		
Cash appropriated for asset renewal	(3,279)	(719)
Properties	(44,711)	(40,103)
Proceeds from sale of surplus properties	2,487	268
Changes in accounts payable and accrued liabilities	(11,410)	7,723
	(56,913)	(32,831)
Cash and term deposits		
Increase (decrease) during the year	2,224	(952)
Balance at beginning of the year	4,499	5,451
Balance at end of the year	\$ 6,723	\$ 4,499
Represented by:		
Cash (outstanding cheques)	\$ 2,679	\$ (1,085)
Term deposits	4,044	5,584
	\$ 6,723	\$ 4,499

See accompanying notes to financial statements.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1992

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977 under the Canada Business Corporations Act. The corporation's mission is to manage and provide safe, efficient, effective and economic rail passenger services in Canada to meet the needs of the travelling public. It uses the roadway infrastructure of other railway companies which also assure the control of train operations.

The corporation is not an agent of Her Majesty. It is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties and network restructuring, and are based on operating budgets approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which the disbursements are made.

Funding received as financing for capital expenditures is recorded as contributed surplus.

b) Charges under train service agreements

Effective January 15, 1990, the corporation entered into train service agreements and other agreements with Canadian Pacific Limited for the use of tracks and train personnel, control of train operations and rolling stock maintenance. It also entered into a train service and other agreements with Canadian National Railway effective January 1, 1989, to cover services provided by the latter. Charges under these agreements are not subject to adjustment by the National Transportation Agency.

Prior to these agreements, the corporation had an operating agreement with each of Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway. The terms of these agreements are still in effect with respect to certain station facilities and ancillary services not yet covered by specific successor agreements. Charges under these operating agreements are subject to adjustment by the National Transportation Agency following a determination of the actual costs incurred each year, using railway costing methodology approved by the National Transportation Agency. Charges for the years 1989, 1990, 1991 and 1992 have not yet been finalized.

Charges under these agreements are recorded on an incurred basis.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1992

c) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

d) Properties

Properties acquired from other railway companies at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values. Subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service values or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, they are expensed as incurred.

e) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives. The estimated useful lives for significant classes of properties are as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Office furniture and Equipment	3 to 10 years
Information systems and Other	3 years

No amortization is provided for projects in progress or retired rolling stock.

f) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over the terms of the leases, which are representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

g) Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

h) Deferred investment tax credits

Investment tax credits are deferred and amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1992

i) Pension plans

The corporation has several defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 9) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

j) Employee termination and special benefits

The cost of employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes is expensed in the year in which they are granted.

3. Cash appropriated for asset renewal

The corporation has been authorized by the Treasury Board to segregate proceeds from the sale of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. The corporation is planning to invest these funds in support of the corridor equipment renewal proposal.

4. Investment

The corporation owns 4% of the common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) for the purpose of maintaining a reinsurance facility. The book value of the shares, according to the financial statements of R.A.I.L. as at November 30, 1992, was \$ 7.2 million (1991: \$ 5.6 million).

5. Properties

(in millions)

	1992			1991		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	\$ 2.9	\$ —	\$ 2.9	\$ 2.8	\$ —	\$ 2.8
Rolling stock	523.6	203.0	320.6	500.1	182.5	317.6
Maintenance buildings	215.5	59.0	156.5	215.1	50.9	164.2
Stations and Facilities	21.3	5.0	16.3	19.2	4.0	15.2
Infrastructure improvements	87.0	16.1	70.9	78.6	13.9	64.7
Leasehold improvements	76.1	32.8	43.3	75.0	28.5	46.5
Machinery and Equipment	27.5	14.5	13.0	22.8	12.5	10.3
Office furniture and Equipment	33.9	27.4	6.5	28.7	24.3	4.4
Information systems and Other	54.7	50.7	4.0	53.6	49.4	4.2
	\$ 1,042.5	\$ 408.5	\$ 634.0	\$ 995.9	\$ 366.0	\$ 629.9
Projects in progress			69.9			76.5
Retired rolling stock			4.4			5.8
			\$ 708.3			\$ 712.2

At December 31, 1992, the gross value of assets under capital leases included above was \$ 5.8 million (1991: \$ 5.8 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$ 3.3 million (1991: \$ 3.1 million).

Projects in progress primarily consist of equipment renewal and station projects.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1992

6. Network restructuring

On October 4, 1989, the corporation approved a plan for the restructuring of its transportation network whereby its operations were significantly reduced effective January 15, 1990. Employee terminations and reassignments took place mainly in 1990 with certain initiatives to take place in future years.

The network restructuring expense estimated in 1989 at \$ 237.3 million was revised to \$ 239.9 million in 1991 and 1992.

The major cost categories of network restructuring are:

- a) severance payments and employment security benefits governed by labour agreements and special programmes which may extend over several years;
- b) surplus properties that have been written down to their estimated salvage value and are being disposed of; and
- c) lease cancellation penalties, inventory provisions and other costs.

7. Share capital

The authorized share capital of the corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1992 and 1991, 93,000 shares at \$ 100 per share are issued and fully paid.

8. Commitments

- a) The future minimum rental payments relating to operating leases mainly for real estate, computer equipment and services are as follows:

(in millions)

1993	\$ 12.6
1994	13.3
1995	10.0
1996	9.9
1997	9.9
Subsequent years up to 2034	215.3
	<u>\$ 271.0</u>

- b) There are no obligations under capital leases as lease payments applicable to the initial terms were paid in lump sums at the inception of the leases.
- c) As at December 31, 1992, the corporation has outstanding commitments amounting to \$ 27.2 million (1991: \$ 79.8 million), mainly in respect of upgrading rolling stock and equipment.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1992

9. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1990 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections made for 1991 and 1992, the accumulated plan benefits as at December 31, 1992 are \$ 759 million, which include \$ 38 million of unfunded benefits. The net assets available to provide for these benefits at related market values as at that date amount to \$ 721 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 i), the pension expense for 1992 was \$ 16.9 million (1991: \$ 15.7 million) and includes amortization of past service costs and experience gains and losses. These amounts are being amortized on a straight-line basis over a period of 15 years.

10. Related party transactions

The corporation received the following funding from the Government of Canada:

<i>(in millions)</i>	1992	1991
Operating	\$ 331.3	\$ 328.0
Network restructuring recovery	12.9	24.7
	344.2	352.7
Capital	44.7	40.1
	\$ 388.9	\$ 392.8

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

<i>(in millions)</i>	1992	1991
Revenue	\$ 6.2	\$ 6.0
Operating expense	\$ 74.0	\$ 72.6
Capital expenditures	\$ 13.6	\$ 14.5
Balance payable at the end of the year	\$ 28.2	\$ 44.2

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

11. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the corporation. It is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the corporation beyond any amounts already provided.

Corporate Directory

As at December 31, 1992

Board of Directors

- Gary T. Brazzell**, Q.C., Winnipeg, Manitoba
Andrew F. Coffey, Thunder Bay, Ontario
Stan Hagen, Courtenay, British Columbia
* **Lawrence Hanigan**, **Chairman of the Board**, Montreal, Quebec
Dr. Hugh Horner, Barrhead, Alberta
Ronald E. Lawless, **President and Chief Executive Officer**, Montreal, Quebec
** **Marc LeFrançois**, L'Ange-Gardien, Quebec
John D. McElwain, Q.C., Toronto, Ontario
Doug Shippee, St. John, New Brunswick
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia
Helen M. Swan, Saskatoon, Saskatchewan

Senior Executives

- * **Lawrence Hanigan**, Chairman of the Board
Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer
James Roche, Executive Vice-President and Chief Operating Officer
Réjean Béchamp, Vice-President, Equipment Maintenance
Laurene Bennett, General Manager, Public Affairs
Jean-Roch Boivin, Senior Vice-President, Human Resources and Administration
Paul Côté, Vice-President, Customer Services
Robert J. Guiney, Vice-President and Chief of Transportation
Carole Mackaay, Corporate Secretary
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer
Jean D. Patenaude, General Counsel
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing

Committees of the Board

Executive Committee

- * **Lawrence Hanigan**, **Chairman**
Ronald E. Lawless
Gary T. Brazzell, Q.C.
Dr. Hugh Horner

Human and Financial Resources Committee

- Dr. Hugh Horner**, **Chairman**
Stan Hagen
** **Marc LeFrançois**
John D. McElwain, Q.C.

Audit Committee

- Gary T. Brazzell**, Q.C., **Chairman**
Andrew F. Coffey
Doug Shippee
Hugh K. Smith, Q.C.
Helen M. Swan

* retired February 5, 1993

** appointed Chairman of the Board February 6, 1993

VIA Office Locations

Headquarters and VIA Quebec

2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9

Phone: (514) 871-6000

Postal address:

P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

VIA Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

Phone: (902) 422-8700

VIA Ontario

55 York Street
Suite 1300
Toronto, Ontario
M5J 1R7

Phone: (416) 868-7211

VIA West

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 2P8

Phone: (204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7

Phone: (604) 640-3700

Conseil d'administration

Gary T. Brazzell, c.r., Winnipeg (Manitoba)
Andrew F. Coffey, Thunder Bay (Ontario)
Stan Hagen, Courtenay (Colombie-Britannique)
* Lawrence Haniġan, président du Conseil, Montréal (Québec)
Dr. Hugh Horner, Barthead (Alberta)
Ronald E. Lawless, président-directeur général, Montréal (Québec)
** Marc LeFrançois, L'Ange-Gardien (Québec)
John D. McElwain, c.r., Toronto (Ontario)
Doug Shippee, St. John (New Brunswick)
Hugh K. Smith, c.r., Halifax (Nouvelle-Ecosse)
Helen M. Swan, Saskatoon (Saskatchewan)

Direction

* Lawrence Haniġan, président du Conseil
Ronald E. Lawless, président-directeur général
James Roche, vice-président administratif et chef de l'Exploitation
Réjean Béchamp, vice-président, Maintenance du matériel roulant
Laurene Bennett, directrice générale, Affaires publiques
Jean-Roch Botvin, vice-président principal, Ressources humaines et Administration
Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle et Transport
Robert J. Guiney, vice-président et chef du Transport
Carole Mackaay, secrétaire générale
J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et trésorier
Jean D. Patenaude, avocat général
Christena Keon Sirsly, vice-président, Marketing

Comités du Conseil

Comité exécutif

* Lawrence Haniġan, président

Ronald E. Lawless

Gary T. Brazzell, c.r.

Dr. Hugh Horner

Comité des ressources financières et humaines

Dr. Hugh Horner, président

* Stan Hagen

** Marc LeFrançois

John D. McElwain, c.r.

Comité de vérification

Gary T. Brazzell, c.r., président

Andrew F. Coffey

Doug Shippee

Hugh K. Smith, c.r.

Helen M. Swan

* retiré le 5 février 1993

** nommé président du Conseil le 6 février 1993

Bureaux de VIA

Siège social et VIA Québec

2, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 2C9

Téléphone : (514) 871-6000

Adresse postale :

Case postale 8116, Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

VIA Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Ecosse)

B3H 2P6

Téléphone : (902) 422-8700

VIA Ontario

55, rue York

Bureau 1300

Toronto (Ontario)

M5J 1R7

Téléphone : (416) 868-7211

VIA Ouest

104-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 2P8

Téléphone : (204) 949-7400

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 2X7

Téléphone : (604) 640-3700

Exercice terminé le 31 décembre 1992

9. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1990 par des actuaires externes qui sont membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1991 et 1992, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1992 s'élèvent à 759 millions de dollars, ce qui comprend une somme de 38 millions de dollars au titre des prestations de retraite non provisionnées. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué aux valeurs axées sur la valeur marchande à cette date, s'élève à 721 millions de dollars.

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 i), la charge de retraite de 16,9 millions de dollars en 1992 (1991 : 15,7 millions de dollars) comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des gains et des pertes actuariels. Ces montants sont amortis, selon la méthode linéaire, sur une période de 15 ans.

10. Opérations entre apparentées

La société a reçu le financement suivant du Gouvernement du Canada :

(en millions)		
1992	1991	
Exploitation	331,3 \$	328,0 \$
Recouvrement des frais de restructuration du réseau	12,9	24,7
Immobilisations	344,2	352,7
	44,7	40,1
	388,9 \$	392,8 \$

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés d'Etat comme suit :

(en millions)		
1992	1991	
Produits	6,2 \$	6,0 \$
Charges	74,0 \$	72,6 \$
Dépenses en immobilisations	13,6 \$	14,5 \$
Solde à payer à la fin de l'exercice	28,2 \$	44,2 \$

En plus de ces opérations entre entités apparentées et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune, à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes.

11. Eventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1992

6. Restructuration du réseau

Le 4 octobre 1989, la société a approuvé un plan de restructuration de son réseau de transport en vertu duquel ses opérations ont été réduites de façon importante à partir du 15 janvier 1990. Les licenciements et réaffectations d'employés ont eu lieu principalement en 1990, et certaines initiatives seront prises dans les années à venir.

Les frais de restructuration du réseau estimés à 237,3 millions de dollars en 1989 ont été révisés à 239,9 millions de dollars en 1991 et 1992.

Les principales catégories de coûts de la restructuration du réseau sont :

- a) indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives et programmes spéciaux qui peuvent s'étendre sur plusieurs années;
- b) immobilisations retirées des opérations qui ont été dépréciées jusqu'à concurrence de leur valeur de récupération et que la société est en train de se départir; et
- c) pénalités de résiliations de baux, perte de valeur du stock excédentaire ou désuet ainsi que d'autres coûts.

7. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1992 et 1991, 93 000 actions à 100 \$ l'unité sont émises et complètement payées.

8. Engagements

- a) Les charges de loyer futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, à du matériel et à des services informatiques sont les suivantes :

(en millions)	
1993	12,6 \$
1994	13,3
1995	10,0
1996	9,9
1997	9,9
Exercices subséquents jusqu'en 2034	
	215,3
	271,0 \$

- b) Il n'y a aucun engagement en vertu des contrats de location-acquisition car les charges de loyer relatives au premier terme ont été versées en entier à la date d'entrée en vigueur des contrats.

- c) Au 31 décembre 1992 la société avait des engagements d'environ 27,2 millions de dollars (1991 : 79,8 millions de dollars), principalement pour l'amélioration des installations et du matériel roulant.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1992

i) Régimes de retraite

La société souscrit à plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire. Les coûts pour la société découlant de ces régimes de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata des années de service des employés.

Les charges de retraite (note 9) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés actifs de la société.

j) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Le coût des indemnités de cessation d'emploi, et des avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux, est imputé aux charges d'exploitation dans l'année où ils sont octroyés.

3. Encaisse réservée au renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le conseil du Trésor à mettre à part le produit de la vente des actifs excédentaires, de sorte que ces fonds soient conservés pour de futurs projets d'immobilisations. La société prévoit utiliser ces produits pour le projet de renouvellement du parc de matériel roulant de VIA affecté au corridor.

4. Placement

La société détient 4% des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) dans le but de maintenir un moyen de réassurance. La valeur comptable de ces actions était de 7,2 millions de dollars selon les états financiers de R.A.I.L. au 30 novembre 1992 (1991 : 5,6 millions de dollars).

5. Immobilisations

(en millions)

	1992		1991	
	Coût	Amortissement cumulé	Coût	Amortissement cumulé
Terrains	2,9 \$	— \$	2,8 \$	— \$
Matériel roulant	523,6	203,0	500,1	182,5
Immeubles de maintenance	215,5	59,0	215,1	50,9
Gares et installations	21,3	5,0	19,2	4,0
Améliorations de l'infrastructure	87,0	16,1	78,6	13,9
Améliorations locales	76,1	32,8	75,0	28,5
Machinerie et matériel	27,5	14,5	22,8	12,5
Mobilier et matériel de bureau	33,9	27,4	28,7	24,3
Systèmes informatiques et autres	54,7	50,7	53,6	49,4
Projets en voie de réalisation	1 042,5 \$	408,5 \$	995,9 \$	366,0 \$
Matériel roulant mis au rancart	69,9	4,4	76,5	5,8
	708,3 \$		712,2 \$	

Au 31 décembre 1992, la valeur brute des éléments d'actifs loués en vertu de contrats de location - acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,8 millions de dollars (1991 : 5,8 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 3,3 millions de dollars (1991 : 3,1 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation incluent principalement des projets de renouvellement de matériel roulant et des projets d'amélioration des gares.

c) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

d) Immobilisations

Les immobilisations acquises d'autres sociétés de fer au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réparation du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés au résultat d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation. Les durées probables d'utilisation des principales catégories d'immobilisations sont les suivantes :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et matériel	4 à 15 ans
Mobilier et matériel de bureau	3 à 10 ans
Systèmes informatiques et autres	3 ans

Les projets en voie de réalisation ainsi que le matériel roulant mis au rancart ne font pas l'objet d'un amortissement.

f) Contrats de location

Les immobilisations inscrites à titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des contrats de location, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les paiements de loyers en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés au résultat d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

g) Impôts sur le revenu

Le financement que le Gouvernement du Canada fournit à la société pour couvrir les charges d'exploitation est déterminé en fonction des besoins. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

h) Crédits d'impôt à l'investissement reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée utile estimative des immobilisations en question. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est présenté en diminution de la dépense d'amortissement des immobilisations.

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La mission de la société est de gérer et fournir au public des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, efficaces et économiques. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemins de fer, lesquelles assument également le contrôle de la circulation des trains. La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit:

a) Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour l'administration et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations et à la restructuration du réseau, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé par le Gouvernement du Canada à chaque année. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada.

Toute portion de financement reçue du Gouvernement du Canada pour couvrir les charges de la restructuration du réseau est présentée à titre de recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements.

Le financement reçu pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport.

b) Charges en vertu de contrats de service de trains

La société a conclu avec Canadian Pacific Limited un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les frais d'utilisation des voies, du personnel ferroviaire, du contrôle de l'exploitation des trains et des services d'entretien du matériel roulant. Ces contrats sont entrés en vigueur le 15 janvier 1990. La société a aussi conclu avec les Chemins de fer nationaux du Canada un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les services que lui fournit cette dernière, qui sont tous entrés en vigueur le 1er janvier 1989. Les charges qui en découlent ne sont pas assujetties à des redressements par l'Office national des transports.

Antérieurement à ces contrats, la société était liée en vertu de contrats d'exploitation avec Canadian Pacific Limited et les Chemins de fer nationaux du Canada. Les termes de ces ententes sont encore en vigueur pour ce qui est de certaines gares et services auxiliaires qui ne sont pas encore inclus dans les nouvelles ententes distinctes. Les coûts qui découlent de ces contrats d'exploitation peuvent être redressés par l'Office national des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les sociétés de chemins de fer en utilisant la méthode de détermination des coûts d'utilisation qui est approuvée par l'Office national des transports. Les charges pour les années 1989, 1990, 1991 et 1992 n'ont pas encore été arrêtées.

Les charges découlant de ces contrats sont comptabilisées lorsqu'elles sont engagées.

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers)

	1992	1991
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les produits	(33 042) \$	(38 582) \$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissement des immobilisations	46 076	46 138
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(829)	(1 113)
Fluctuations des éléments du fonds de roulement :		
Clients	6 546	(7 284)
À recevoir du Gouvernement du Canada	26 050	18 800
Stocks	7 573	10 128
Fournisseurs et charges à payer	(40 860)	(30 166)
Produits reportés	812	80
Passif à long terme :		
Restructuration du réseau	(7 189)	4 378
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement		
Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada	44 711	40 103
Fluctuation du montant à recevoir du Gouvernement du Canada	9 289	(10 603)
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement		
Encaisse réservée au renouvellement des actifs	(3 279)	(719)
Immobilisations	(44 711)	(40 103)
Produits de la vente d'immobilisations excédentaires	2 487	268
Fluctuations des comptes fournisseurs et charges à payer	(11 410)	7 723
Encaisse et dépôts à terme		
Augmentation (diminution) de l'exercice	2 224	(952)
Solde au début de l'exercice	4 499	5 451
Solde à la fin de l'exercice	6 723 \$	4 499 \$
Représenté par :		
Encaisse (chèques en circulation)	2 679 \$	(1 085) \$
Dépôts à terme	4 044	5 584
	6 723 \$	4 499 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État du déficit

(en milliers)		
1992	1991	
90 661 \$	98 217 \$	Solde au début de l'exercice
33 042	38 582	Excédent des charges sur les produits
(46 076)	(46 138)	Virement provenant du surplus d'apport :
		Transactions hors caisse sur les immobilisations (1990 : 41 465 \$)
77 627 \$	90 661 \$	Solde à la fin de l'exercice

État du surplus d'apport

(en milliers)		
1992	1991	
746 311 \$	752 346 \$	Solde au début de l'exercice
44 711	40 103	Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada
(46 076)	(46 138)	Virement au déficit :
		Transactions hors caisse sur les immobilisations (1990 : 41 465 \$)
744 946 \$	746 311 \$	Solde à la fin de l'exercice

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État des résultats

(en milliers)	Note	1992	1991
---------------	------	------	------

Produits

Voyageurs	148 189 \$	144 371 \$
Autres	7 591	5 780
	155 780	150 151

Charges

Frais d'exploitation et de maintenance	283 253	281 720
Frais de services à la clientèle et de soutien	164 036	152 679
Frais généraux et d'administration	39 104	44 144
Redressement des frais de restructuration du réseau	—	17 461
Amortissements	45 247	45 025
	531 640	541 029

Excédent des charges sur les produits avant impôts sur le revenu et financement par le Gouvernement du Canada	375 860	390 878
Impôts sur le revenu	1 382	404
Financement par le Gouvernement du Canada :	377 242	391 282

Exploitation	331 307	328 004
Recouvrement des frais de restructuration du réseau	12 893	24 696
Excédent des charges sur les produits	33 042 \$	38 582 \$

État du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada

(en milliers)

1992	1991
Excédent des charges sur les produits	(33 042) \$
Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants :	
Amortissement et pertes sur immobilisations	46 076
Recouvrement des frais de restructuration du réseau	(12 893)
Redressement des frais de restructuration du réseau	—
	17 461
	38 868
Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice	141 \$
	286 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

VIA Rail Canada Inc.
États financiers
 Au 31 décembre

Bilan

(en milliers)

Actif à court terme	Notes	1992	1991
---------------------	-------	------	------

Encaisse et dépôts à terme

Clients

À recevoir du Gouvernement du Canada

Stocks

Actif à long terme

Encaisse réservée au renouvellement des actifs

PlACEMENT, AU COÛT

Immobilisations

Passif à court terme

Fournisseurs et charges à payer

Produits reportés

Passif à long terme

Restructuration du réseau

Crédits d'impôt à l'investissement reportés

Avoir de l'actionnaire

Capital – actions

Surplus d'apport

Déficit

7	9 300	744 946	746 311
	9 300	(77 627)	(90 661)
	866 436 \$	676 619	664 950
			914 243 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,

Administrateur et président du
 Comité de vérification

Administrateur et président
 du Conseil

Rapport des vérificateurs

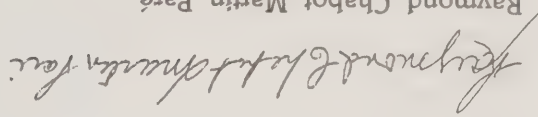
Au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1992 et les états des résultats, du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du déficit, du surplus d'apport et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminée à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

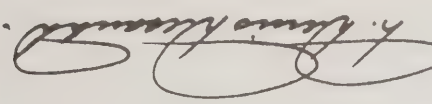
Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1992, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminée à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.


Raymond Chabot, Martin, Paré
Comptables Agréés
(pour l'exercice terminé le 31 décembre 1992)

Montréal, Canada
Le 10 février 1993


L. Denis Desautels, FCA
Vérificateur général du Canada
(pour les exercices terminés les 31 décembre 1992 et 1991)
Ottawa, Canada
Le 10 février 1993

Rapport de la direction

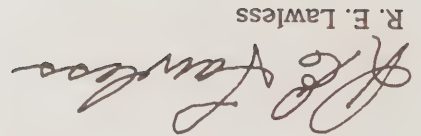
Exercice terminé le 31 décembre 1992

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés qui se trouvent ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de ses activités et l'évolution de sa situation financière.

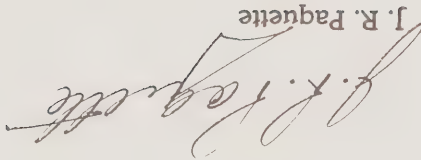
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, dans le cadre de la vérification des états financiers, à celui du Vérificateur général du Canada et Raymond, Chabot, Martin, Paré.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de vérification. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président-directeur général,



R. E. Lawless

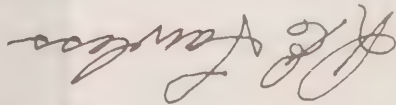
Le vice-président, Planification
et Finances, et trésorier,


J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 10 février 1993

D'importantes décisions sont à venir, comme sur l'avenir des services en régions éloignées et, en fait, l'avenir du rail voyageurs au Canada. À VIA, nous poursuivrons sur notre lancée afin d'améliorer le service à la clientèle, d'augmenter nos recettes en attirant dans nos trains plus de voyageurs et de réduire nos coûts en augmentant notre productivité. Les employés de VIA sont fiers de leurs réalisations et prêts à relever les défis qui les attendent dans l'avenir.

Le président-directeur général,



Ronald E. Lawless



Dans l'ensemble du réseau, la ponctualité de nos trains a atteint 90 % pour la deuxième année consécutive.

Tous les longs parcours de VIA sont maintenant assurés par du matériel roulant en acier inoxydable converti à l'électricité.



Relations du travail

À la fin de l'année, VIA avait terminé la négociation des quatorze conventions collectives avec ses huit syndicats. Toutes les conventions sont en vigueur jusqu'au 31 décembre 1993. Le Conseil canadien des relations du travail a également approuvé en 1992 la demande de VIA de fusionner ses syndicats de métiers d'atelier représentant le personnel de la maintenance. Les quelque 1 000 employés touchés n'ont plus qu'à choisir le syndicat qui les représentera dans les prochaines négociations collectives.

Le défi à relever

VIA s'est donné la mission suivante : offrir aux voyageurs se déplaçant au Canada des services ferroviaires interville et touristiques qui sont sûrs, efficaces et adaptés à leurs besoins. Pour s'acquitter de cette mission, VIA met en oeuvre des stratégies intégrées visant les objectifs à long terme suivants : offrir aux voyageurs des services ferroviaires sûrs, en respectant des normes d'exploitation strictes; assurer, de façon efficiente, des services concurrentiels à chacun de ses clients; se doter des pouvoirs et des ressources nécessaires pour exercer ses activités avec succès; et continuer de réduire sa dépendance à l'endroit de l'État pour financer son exploitation.

Il est indéniable que VIA a accompli des progrès considérables au cours des trois dernières années. D'une part, la Société s'est gagnée la confiance d'un nombre grandissant de voyageurs et a fait participer davantage le personnel à la prise de décisions, ce qui a eu pour effet d'accroître sa satisfaction au travail; d'autre part, elle a poursuivi ses efforts en vue de diminuer l'apport du gouvernement fédéral au financement de ses activités. Cependant, VIA devra mener des batailles importantes pendant les prochaines années. Du fait de la vive concurrence entre les transporteurs publics et de la lenteur de la reprise économique, tout accroissement sensible de l'achalandage et des recettes constituera un objectif difficile à atteindre. De plus, les subventions du gouvernement fédéral diminueront encore.

Augmentation de la productivité et réduction des coûts

En 1992, l'efficacité a conservé toute son importance, puisque le financement public a continué de baisser. À l'échelle du réseau, la disponibilité et la fiabilité des voitures (86 p. 100 et 186 000 milles entre les panes, respectivement) ont dépassé les objectifs de l'année, tandis que le matériel en acier inoxydable moderne a enregistré un rendement encore meilleur, contribuant ainsi à réduire les frais de maintenance, de carburant et de transport de ligne. La diminution de la taille du parc de matériel roulant et l'amélioration de sa maintenance a moindre coût, en faisant parfois exécuter davantage de travaux à l'interne, ont permis d'économiser des sommes importantes. Citons, à titre d'exemple, la reconstruction de 59 locomotives au Centre de maintenance de Toronto et le dégarnissage au Centre de maintenance de Halifax des 33 premières voitures en acier inoxydable, qui seront converties à l'électricité dans le cadre du projet de remplacement des voitures chauffées à la vapeur en service dans le sud-ouest de l'Ontario. L'adoption d'un nouveau système automatisé de contrôle des équipes du Transport permettra d'économiser 400 000 \$ par année. Les directions de soutien ont, elles aussi, enregistré d'importants gains de productivité. Les mesures prises par l'Informatique depuis 1990 permettront ainsi de réduire les coûts de 2,2 millions de dollars par année.

En 1992, le nombre moyen d'employés de VIA a légèrement augmenté, passant de 4 477 à 4 494, traduisant ainsi l'augmentation des fréquences et les améliorations apportées aux services voyageurs.

Poursuite de l'évolution de la culture d'entreprise

La participation du personnel à la planification de nouveaux produits s'est avérée concluante et a permis d'améliorer le service. La prestation de services de qualité tient tout autant à la formation du personnel. Presque tous les employés en contact direct avec la clientèle ont ainsi participé à des séances de formation au cours de l'année. Plus de 400 employés des Services à la clientèle participant à la prestation des services offerts dans le cadre de la classe Bleu d'Argent ont suivi des cours d'une durée allant de deux jours à trois semaines, selon le poste occupé. Quelque 500 cadres ont pris part à des séances d'une journée sur l'écoute attentive. Le programme de formation visant 350 chefs de train s'est terminé au début de l'année, tandis que vers la fin de 1992, a été instauré un programme de formation à l'intention des mécaniciens de locomotive et des superviseurs de la Maintenance du matériel roulant, un programme qui se poursuivra en 1993. Enfin, la formation linguistique autodidacte offerte par VIA donne de bons résultats.

Pour la première fois en 1992, des employés ont vu leurs années de service reconnues, tandis que plus de 2 000 employés ont reçu des citations dans le cadre du programme Opération Excellence, qui vise à souligner le travail exemplaire du personnel.

Le «Canadien» a éprouvé des problèmes de ponctualité en 1992. Un certain nombre de déraillements de trains de marchandises, des glissements de terrain, des déficiences de signalisation, l'intensification du trafic marchandises et des retards attribuables à l'entretien ont causé ces problèmes. VIA s'affaire à régler les questions d'entretien qui sont de son ressort et travaille actuellement de concert avec le Canadien National à la recherche de solutions aux autres problèmes.

Des sondages révèlent que 96 % des voyageurs de Bleu d'Argent sont d'avis que nous satisfaisons ou dépassons leurs attentes.



Toujours dans l'Ouest, les voitures chauffées à la vapeur composant le «Skeena» ont été remplacées par des voitures modernisées. La première rame composée de ces voitures a été mise en service en janvier, suivie d'une deuxième en février et d'une troisième et dernière en mai.

Mise en service de matériel remis à neuf dans l'Est

En août, la première rame composée de voitures rinnovées et chauffées à l'électricité a été affectée au parcours du «Chaleur», et une seconde rame a suivi en septembre. L'«Atlantique» et l'«Océan» ont reçu eux aussi du matériel renoué en octobre. Tous ces services sont maintenant assurés à l'aide de voitures remises à neuf, et la réaction des voyageurs est élogieuse. Des employés ont travaillé, dans le cadre de groupes de discussion, à la définition d'un nouveau produit qui sera instauré dans les trains Montréal-Halifax en juin 1993. L'essai d'un service au siège pour les voyageurs des voitures-coachs a été effectué dans le cadre de la mise au point du produit.

Dans les voitures-coachs du Corridor, un nouveau repas léger offre aux voyageurs un meilleur choix et un service plus personnalisé. L'élimination des contenants superflus a permis de réduire des deux tiers la quantité de déchets. VIA a mis à l'essai un système de sélection des places à l'intention des voyageurs en classe VIA 1; devant les résultats probants, la Société offre depuis ce service pour tous les trains Montréal-Toronto et un train Toronto-Windsor. Par ailleurs, VIA a convenu avec la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, de désigner comme poste bilingue un des deux postes des Services à la clientèle dans les voitures-coachs de chaque train du triangle Montréal-Ottawa-Toronto. VIA a également conclu avec les Travailleurs unis des transports (syndicat qui représente les chefs de train et les chefs de train adjoints) une entente visant à affecter au moins un employé bilingue à chaque train Montréal-Toronto.

Les améliorations apportées aux gares du Corridor en 1992 incluaient l'installation d'escaliers roulants menant aux voies de la gare Union de Toronto et la rénovation de quatre vestibules à la gare Centrale de Montréal. VIA a cessé d'utiliser les gares de Burlington, Hamilton et Dundas, pour emménager dans une nouvelle gare à Aldershot, en Ontario, partagée avec Réseau GO. Une toute nouvelle gare a été inaugurée à Sainte-Foy, au Québec, tandis que les gares de Woodstock et Cobourg, en Ontario, ont commencé à faire l'objet d'importantes rénovations.

L'accident tragique survenu à Côteau-du-Lac, au Québec, par suite de la collision d'un camion-remorque avec un train de VIA, a entraîné la mort de quatre voyageurs et en a blessé plusieurs autres. Les employés itinérants comme ceux qui ont prêté main-forte aux voyageurs et à leurs familles après l'accident méritent des éloges pour la rapidité et la compassion dont ils ont fait preuve.

Retour du service grand tourisme dans l'Ouest

Les voyages grand tourisme sont réapparus dans l'Ouest avec le lancement de la classe Bleu d'Argent à bord du «Canadien» en avril. Ce nouveau service offre des repas de qualité supérieure, de nouvelles commodités et des normes rigoureuses de service personnalisé pour les voyageurs en voiture-lits. La gare de Jasper a fait peau neuve, et la salle d'attente de la gare de Winnipeg a été réaménagée et dotée d'une section réservée aux voyageurs de la classe Bleu d'Argent. Les travaux de conversion de la gare de Vancouver en complexe multimodal partagé avec Greyhound et d'autres transporteurs par autocar, au coût de 4,6 millions de dollars, se sont poursuivis. L'achalandage du «Canadien» s'est accru de 18 p. 100 pour atteindre 164 000 voyageurs, contre 139 000 en 1991, tandis que les recettes ont augmenté de 19,5 p. 100 pour s'établir à 24,5 millions de dollars, contre 20,5 millions de dollars l'année précédente.

Les sondages réalisés auprès de la clientèle ont révélé que 96 p. 100 des usagers de la classe Bleu d'Argent sont d'avis que nous avons répondu à leurs attentes ou les avons dépassées. Les médias touristiques nous ont couverts d'éloges. VIA a également reçu le prestigieux «Global Award» du World Travel Market, qui a ainsi souligné sa contribution à l'industrie des voyages. VIA a été le seul récipiendaire de ce prix en 1992 et le doit essentiellement à sa nouvelle classe Bleu d'Argent.

le secteur des voyages ont contribué à accroître les coûts. Les frais généraux et les frais d'administration ont diminué de 5 millions de dollars, pour se chiffrer à 39,1 millions de dollars en 1992.

Dépenses en immobilisations

Les dépenses en immobilisations engagées par VIA ont été de 44,7 millions de dollars en 1992, dont quelque 45 p. 100 ont été affectées à un programme pluriannuel visant à remettre à neuf et à convertir à l'électricité 181 voitures en acier inoxydable destinées aux longs parcours. À la fin de 1992, 130 voitures avaient été converties. D'autres travaux ont été amorcés dans le cadre d'un second projet visant à moderniser et à convertir à l'électricité 46 voitures-coachs en acier inoxydable pour remplacer les voitures bleu et jaune encore chauffées à la vapeur qui circulent dans le Corridor.

Les travaux de réfection des gares ont coûté 11 millions de dollars, soit 25 p. 100 du total des dépenses en immobilisations. La plus grande partie de ce budget a été consacrée à la rénovation et à la réfection de la gare Centrale du Pacifique, à Vancouver, pour en faire un complexe multimodal, ainsi qu'à l'installation d'escaliers roulants à la gare Union de Toronto. Les autres dépenses ont servi à l'amélioration de l'accès de la gare Centrale de Montréal et à la réfection d'autres gares.

Parmi les autres initiatives qui ont donné lieu à des dépenses en immobilisations, on note des améliorations à l'infrastructure du Corridor en vue d'y réduire les temps de parcours ainsi que divers projets de mise en place et de perfectionnement de systèmes informatiques pour accroître la productivité.

Amélioration de la qualité des produits de VIA

Des trains plus nombreux et des voyages plus rapides dans le Corridor

Compte tenu de l'ajout de 22 trains dans le triangle Ottawa-Montréal-Toronto en janvier et de huit trains sur la liaison Montréal-Québec au cours de l'automne, VIA exploite maintenant 355 trains par semaine dans le Corridor. En janvier, le temps de parcours du train rapide Montréal-Toronto a été réduit à 4 h 10 min. En octobre, ce temps de parcours a fait l'objet d'une seconde réduction, pour s'établir à 3 h 59 min, tandis qu'on retranchait une vingtaine de minutes du temps de parcours des trains Montréal-Québec, le ramenant ainsi à 2 h 42 min pour les trains les plus rapides.

Les dernières des 25 voitures LRC affectées au service VIA 1 dont le Centre de maintenance de Montréal assurait la rénovation sont sorties des ateliers en février, tandis que 75 voitures-coachs LRC entreprenaient elles aussi une cure de rajeunissement. Au cours de l'année, 37 de ces voitures sont sorties des ateliers, et le reste suivra en 1993.

Même si la morosité du marché des voyages et les difficultés engendrées par le bris d'essieux de voitures LRC au début de l'année ont fait en sorte que VIA n'a pu atteindre les objectifs fixés pour l'année,

l'achalandage a été maintenu et les recettes ont augmenté par rapport à 1991. Des majorations tarifaires, l'ajout de 30 fréquences et d'importantes améliorations apportées aux produits expliquent la croissance des recettes. En 1992, VIA a ajouté des fréquences dans le Corridor, et a amélioré son infrastructure de façon à réduire les temps de parcours entre Montréal et Toronto, ainsi qu'entre Montréal et Québec. Au nombre des améliorations apportées aux produits figurent l'instauration d'un service de restauration plus personnalisé et de meilleure qualité dans le Corridor, l'inauguration de la classe Bleu d'Argent à bord du «Canadien» et la mise en service de voitures en acier inoxydable renouvelées sur les longs parcours de l'Est. La ponctualité des trains a été impressionnante : 90 p. 100 à l'échelle du réseau, pour la deuxième année consécutive.

Les voyageurs ont bien réagi à ces améliorations, comme en font foi les sondages qui ont révélé que VIA a satisfait ou dépassé les attentes de plus de 94 p. 100 des voyageurs à l'échelle de son réseau.

La réduction du parc de matériel roulant et une maintenance améliorée à moindre coût ont donné lieu à d'importantes économies pour VIA.

VIA a continué de mettre l'accent sur l'amélioration du milieu de travail. Les employés ont ainsi bénéficié de plus de formation, ont pu participer au processus décisionnel en tant que membres de groupes de discussion, et leurs efforts ont été davantage reconnus. Le deuxième sondage auprès du personnel a révélé que les huit aspects évalués ont enregistré une amélioration comparativement à l'année précédente.

Baisse des charges totales d'exploitation

Ces améliorations ont été apportées dans un contexte de baisse des charges d'exploitation : 531,6 millions de dollars en 1992 contre 541 millions de dollars en 1991. Les frais d'exploitation et de maintenance se sont chiffrés à 283,3 millions de dollars, soit une augmentation de 1,5 million de dollars seulement ou moins de 1 p. 100 par rapport à 1991. Ils auraient toutefois été beaucoup plus élevés n'eût été d'importantes économies réalisées au chapitre du carburant et de l'application de diverses mesures de productivité qui ont permis de réduire le personnel de maintenance, d'améliorer la productivité dans les ateliers, de comprimer les frais d'exploitation des installations de maintenance et de mieux contrôler le matériel.

Les frais au titre des services à la clientèle et des services de

soutien se sont accrus de 7 p. 100, pour atteindre 164 millions de dollars. Cette augmentation est en partie attribuable à des investissements dans les services, dont l'instauration de la première classe Bleu d'Argent à bord du «Canadien», qui ont contribué à relever les coûts des produits et de la main-d'oeuvre. Par ailleurs, l'augmentation des ventes s'est traduite par une hausse des frais générateurs de recettes, comme les commissions versées aux agences de voyages et les frais de cartes de crédit. Enfin, les mesures prises par le Marketing pour favoriser l'accès aux produits de VIA par

Les investissements de VIA en produits et services comme Bleu d'Argent à bord du «Canadien» ont contribué à la hausse des recettes en 1992.



VIA élabore actuellement un plan directeur sur 15 ans dans lequel elle présentera au gouvernement des options viables pour le rail voyageurs à long terme, à la lumière des recommandations de la Commission royale d'enquête.

La tarification adaptée au marché : un outil essentiel

En décembre, Voyageur Colonial a demandé à l'Office national des transports (ONT) d'examiner les tarifs hors pointe de VIA. L'ONT a alors annoncé son intention de tenir des audiences publiques pour examiner les allégations de ce transporteur. Voyageur affirme que VIA réduit indument ses tarifs, que sa tarification hors pointe a eu pour effet d'accroître la subvention d'exploitation que lui accorde le gouvernement et qu'elle compromet la survie des services de transport par autocar en exerçant une concurrence déloyale. Voici les faits : depuis 1990, moment où fut instaurée notre tarification adaptée au marché, VIA compose avec un financement public qui s'amoindrit d'année en année, et qui est même inférieur au financement prévu à l'origine par le gouvernement. VIA y parvient en partie parce qu'on l'a autorisée à exercer ses activités comme n'importe quelle autre entreprise, en faisant un usage responsable des mêmes outils que ceux dont disposent les autres transporteurs publics, soit l'application d'une structure tarifaire adaptée au marché et la rentabilisation de la capacité par des rabais soigneusement choisis. Les pratiques tarifaires que conteste Voyageur visent à maximiser les recettes, en fixant les tarifs au niveau le plus élevé possible pendant les périodes de pointe, au cours desquelles la demande dépasse l'offre, et, inversement, en offrant des incitatifs pour un nombre limité de places dans le but de favoriser les voyages pendant les périodes creuses. Ce mode de tarification a aidé VIA à accroître ses recettes de 9,1 p. 100 depuis 1990 et à relever son ratio recettes-déboursés d'exploitation de 10,7 p. 100. Par ailleurs, des études révèlent que l'achalandage des transporteurs par autocar n'a pas augmenté dans les marchés que ne dessert plus VIA, ni dans ceux où elle a réduit ses services.

Un apport décisif au succès de VIA

Les principaux artisans du succès que connaît VIA ces dernières années sont certainement les membres de son personnel qui, partout dans le réseau, se sont efforcés d'améliorer le produit offert à notre clientèle. Il importe toutefois de souligner l'apport de Lawrence Hanigan, qui a quitté en février 1993 son poste de président du Conseil pour prendre sa retraite, de James Roche, qui a démissionné en janvier 1993 de son poste de vice-président administratif et chef de l'Exploitation, et de Roy Arnold, qui a pris sa retraite en octobre 1992 alors qu'il était vice-président des Services à la clientèle. Ils étaient la Société dans ses efforts pour améliorer le réseau de transport ferroviaire des voyageurs. Le succès actuel de VIA réjaillit sur eux, et nous les remercions au nom des membres du Conseil d'administration et de tout le personnel de VIA.

Le président du Conseil, Le président-directeur général,

Marc LeFrançois

Marc LeFrançois

Ronald E. Lawless

Ronald E. Lawless

1992 – Une autre année de succès pour VIA

VIA a connu, en 1992, une autre année couronnée de succès. Les recettes se sont chiffrées à 155,8 millions de dollars, soit 4 p. 100 de plus qu'en 1991. L'achalandage est, pour sa part, demeuré presque inchangé par rapport à l'année précédente. Il convient de noter que VIA a fait bien meilleure figure que d'autres transporteurs publics et ce, dans un marché au ralenti. Le principal facteur de ce succès réside peut-être dans la détermination de la Société d'offrir un produit offrant un bon rapport qualité-prix.

Les résultats au chapitre des recettes et de l'achalandage ont toutefois été inférieurs aux prévisions. Cela s'explique en grande partie par la morosité du marché des voyages et par le retrait du service, pendant plusieurs semaines au printemps, des voitures LRC affectées au Corridor afin d'en remplacer les essieux. Si l'affectation, pendant cette période, d'anciennes voitures bleu et jaune ainsi que de voitures du Réseau GO dans le sud-ouest de l'Ontario a permis à VIA de poursuivre l'exploitation de ses services dans le Corridor, la Société n'en a pas moins enregistré un manque à gagner d'environ 6,5 millions de dollars. Tous les essieux des 108 voitures LRC ont été remplacés et, en juin, le service était revenu à la normale, et la sécurité des voitures, assurée.

En 1992, les dépenses d'exploitation de VIA se sont chiffrées à 531,6 millions de dollars, en baisse de 9,4 millions de dollars ou 2 p. 100 par rapport à 1991. Cette réduction a pu être réalisée en dépit du remplacement imprévu des essieux des voitures LRC (au coût de quelque 6,5 millions de dollars) et de l'ajout de 30 départs dans le Corridor.

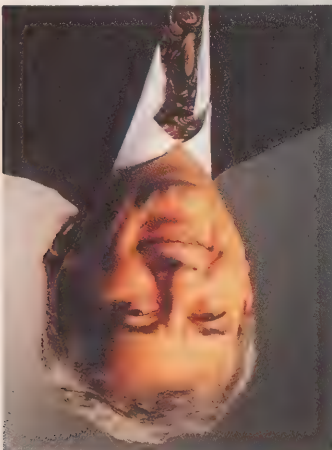
La contribution totale du gouvernement fédéral en 1992 s'est élevée à 388,9 millions de dollars, soit 3,9 millions de dollars de moins qu'en 1991. Le financement de l'exploitation et le recouvrement des frais occasionnés par la restructuration du réseau ont été de 344,2 millions de dollars, soit 8,5 millions de dollars de moins qu'en 1991, alors que les dépenses en immobilisations ont totalisé 44,7 millions de dollars, comparativement à 40,1 millions de dollars l'année précédente.

L'avenir

En 1992, la Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada a déposé son rapport, et ses recommandations sur le rail voyageurs ont été bien accueillies par VIA. En préconisant la fin du financement public du rail voyageurs au terme de dix ans, la Commission indique toutefois qu'une telle mesure suppose des investissements en immobilisations, une plus grande liberté d'exploitation pour VIA et le maintien des subventions pour les parcours non rentables dont l'Etat souhaite néanmoins l'exploitation, dans la mesure où les coûts à cet effet sont justifiés aux yeux des contribuables. La Commission prône en outre l'adoption d'une loi conférant un mandat clair à VIA, et confirme que les services ferroviaires voyageurs devraient, de façon générale, continuer d'être assurés par VIA.



Ronald E. Lawless
Président-directeur
général



Marc LeFrançois
Président du Conseil

Table des matières

1992 – Une autre année de succès pour VIA

L'année en bref	4
Rapport de la direction	11
Rapport des vérificateurs	12
Etats financiers	13
Notes aux états financiers	17
Annuaire de la Société	22

L'année VIA en bref

Indicateurs financiers clés (000's)

Total des recettes d'exploitation	155 780 \$	150 151 \$
Depenses d'exploitation	531 640 \$	541 029 \$
Depenses en immobilisations	44 711 \$	40 103 \$
Total du financement de l'Etat (en capital inclus)	388 911 \$	392 803 \$

Statistiques d'exploitation clés

Ratio des recettes aux déboursés d'exploitation (%)	32,0	31,4
Achalandage total (000's)	3 623	3 633
Total des voyageurs-milles (000's)	834 425	820 182
Financement de l'exploitation par l'Etat, par voyageur-mille (¢) *	41,2	43,0
Trains-milles parcourus (000's)	6 483	6 247
Voitures-milles parcourus (000's)	35 993	35 890
Coefficient d'occupation moyen (%)	57,8	57,9
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	129	131
Taux de ponctualité (%)	90	90
Effectif moyen	4 494	4 477

* Incluant la restauration du réseau

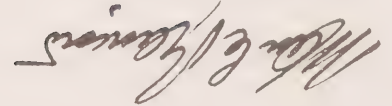


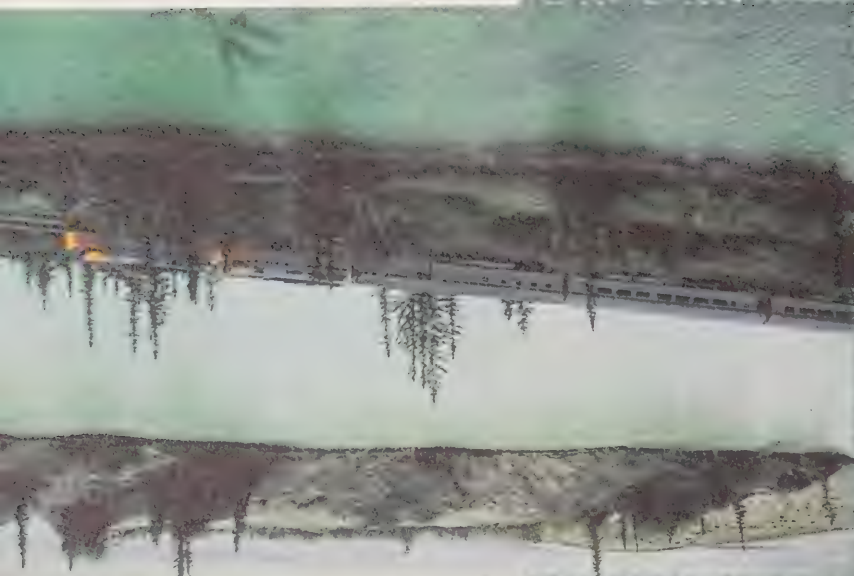
L'Honorable Jean Corbett, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1992.

Le président du Conseil,


Marc LeFrançois



CAI
VR
-A56



VIA Rail Canada Inc.

Annual Report 1993



VIA Rail Canada Inc. is Canada's national passenger rail company, dedicated to providing safe and efficient intercity and transcontinental rail services. In 1993, with approximately 4,360 employees, we operated 435 trains weekly on 14,000 kilometres of track, serving more than 400 communities across the country. We carried nearly 3.6 million passengers and earned more than \$164 million in total operating revenues.

A federal Crown corporation, VIA is accountable to Parliament through the Minister of Transport. In all operations, we are committed to three basic values:

- **Quality** — a commitment to superior service to our customers, achieved through quality work by every VIA employee;
- **Productivity** — a commitment to Canadian taxpayers to provide an efficient and effective passenger rail service;
- **Responsiveness** — a commitment to involve all employees in decision-making, and to provide the support needed to do the job and develop their full potential.

VIA Rail is a major contributor to the Canadian economy. Economic impact studies, based on Statistics Canada and The Conference Board of Canada econometric models, estimate that more than 23,000 full-time jobs depend on VIA's operations and related off-train passenger spending, and that VIA-generated activity contributes approximately \$1.8 billion annually to Canada's gross domestic product.

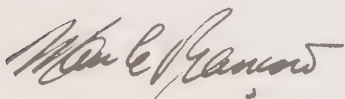


The Honourable Douglas Young, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the Financial Administration Act, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 1993.

It reports VIA Rail's continuing success in reducing progressively its dependence on government funding, while continuing to provide a safe, reliable, customer-oriented service to the travelling public. This commitment remains as a fundamental priority for the corporation in the future.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Marc LeFrançois". The signature is fluid and cursive, with the first name "Marc" and last name "LeFrançois" clearly distinguishable.

Marc LeFrançois
Chairman of the Board

Contents

The year at a glance.....	1
Executive message	2
The year in review	5
Management report.....	11
Auditors' report.....	12
Financial statements.....	13
Notes to financial statements.....	17
Corporate directory.....	22

The year at a glance

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of VIA. Data for years prior to 1990 is not comparable due to the network restructuring that took place at the beginning of 1990. Certain comparative figures for the years 1990 to 1992 have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1993.

	1993	1992	1991	1990
Key financial indicators (000's)				
Total operating revenue	\$164,171	\$155,780	\$150,151	\$142,762
Operating expenses	\$547,999	\$533,022	\$541,433	\$526,386
Capital expenditures	\$11,779	\$44,711	\$40,103	\$31,483
Total government funding	\$348,079	\$388,911	\$392,803	\$441,483
Key operating statistics				
Revenue/cash operating expenses ratio (%)	32.9	31.9	30.3	29.4
Total passengers carried (000's)	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passengers miles (000's)	819,607	817,271	820,182	784,813
Government operating funding per passenger mile (cents)	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	58.8	56.6	57.9	56.7
Average number of passenger miles per train mile	126	126	131	123
On-time performance (%)	90	90	90	88
Average number of employees	4,368	4,494	4,477	4,663

Executive message

Solid performance in 1993 lays foundation for future gains

The year 1993 was a year of transition for VIA Rail — a year for consolidating the performance gains achieved since 1990, and laying the foundations for continuous improvements in the years ahead.

It was a year of transition in leadership, with the appointment of a new Chairman of the Board and a new President and CEO. At the same time, it was an election year. There were significant changes for our shareholder, the federal government, with a succession of three Prime Ministers and a major reorganization of federal departments.

It was a year of transition — and uncertainty — in the marketplace. The Canadian travel market, declining for some time, continued to be stagnant. Competition between all passenger carriers intensified, while VIA's ability to compete on equal terms with other carriers was put into question. Bus operator Voyageur Colonial's contention that our off-peak pricing policy was prejudicial to the public interest led to a year-long inquiry by the National Transportation Agency — and a year of doubt about our freedom to price passenger rail according to market demand.

In November, the NTA decided in VIA's favour. That decision not only confirmed VIA's ability to compete in the marketplace, but, in our view, vindicated VIA as a responsibly-managed transportation company.



Marc LeFrançois, Chairman of the Board (seated) and Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer.

The NTA decision made particular reference to VIA's sound performance since the 1990 network restructuring. It noted that we have consistently increased our revenue per passenger mile. We have improved our cost recovery ratio. And we have reduced our need for public funding.

In fact, compared to 1990 we are carrying more passengers, earning more revenue, and running more trains, at less cost to the taxpayer — despite a shrinking travel market, a fiercely competitive environment, and a severe recession. And we are proud that, despite the uncertainties we faced in 1993, we not only maintained that high level of performance noted by the NTA but achieved further improvements in a number of areas.

While 1993 ridership remained basically level with 1992, we increased revenues, and lowered the government operating funding required per passenger mile for the fourth year running. We kept our on-time performance at 90 per cent, better than any airline in Canada and better than Amtrak in the U.S.A. And we met or exceeded the expectations of 96 per cent of our passengers nationally.

But we were not content simply to hold our own. Many of our initiatives during the year looked beyond 1993, and set sights on the future. We have worked hard to lay the foundations for continuously improving VIA's performance in the years ahead.

VIA's future depends on moving further ahead as a learning organization. This means that our people must be well trained, and our training must be constantly reviewed to ensure that it reflects customer needs. We must continuously improve our products and services. We must re-think our business practices and our labour agreements to work out new ways to meet the realities of today and tomorrow.

We must look not only at ways to get immediate performance results, but at ways to sustain constant performance improvements into the future.

A significant indication of the corporation's desire for continuous improvement is the recent decision to implement Performance Enhancement throughout the company.

Based on the laws of human behaviour, Performance Enhancement is a process through which supervisors and their staff identify the key

For example, we conducted the first major review of VIA's operations and organizational structure since the current network was put in place in 1990. As a result of that review, we undertook a significant management reorganization in 1993. We not only streamlined the corporation, but provided a better, more integrated way to coordinate customer service and train operations by merging our Customer Services and Transportation branches. The new structure regroups line branches according to our three products - Eastern, Corridor and Western services - allowing us to respond more quickly to market conditions and customer needs. By consolidating staff functions such as training, purchasing, real estate, labour relations and financial services, we have eliminated unnecessary duplication and increased productivity. While the \$13.6 million cost of this reorganization raised our total operating expenses for 1993, we will gain an estimated \$14 million in savings annually.

Our 12-week-long employee suggestion initiative "Ideas In Motion" challenged employees to work together to suggest ways to generate additional revenues and cut costs, without diminishing the quality of our service. They responded with more than 1500 ideas — and we are implementing suggestions that will improve VIA's bottom line by some \$20 million over the next four years.

Equally important, "Ideas In Motion" demonstrated the value of increased teamwork and innovation throughout the company. Our employees took part because they wanted a greater involvement in the corporation, and they wanted to participate in shaping VIA's future. In doing so, they helped to take VIA one step closer to becoming what author Peter Senge has called the "learning organization" — where everyone is committed to continuously learning, continuously searching for better ways to do business and serve the customer.



Passenger surveys show a high degree of satisfaction with VIA services: 96 per cent of passengers system-wide said we met or exceeded their expectations

actions required to be successful. Then, through measurement and the provision of constant feedback and reinforcement, individuals know consistently where they stand with respect to their performance and are encouraged to celebrate their successes.

It is management's firm belief that this process will be invaluable, if not critical, to VIA's meeting the numerous challenges, both internally and externally, which confront us in the years to come.

Many of the initiatives discussed in this report have that focus on the future. We must find ways to lower costs even more, as we face a further reduction in funding of some \$100 million annually by fiscal 1996-97. We have to assess the impact on VIA of a potential merger in Eastern Canada of the two major freight railways, and the proposed rationalization of their rail lines which we use for our trains. We have to address the need to invest in our own infrastructure and equipment.

It will become increasingly difficult to deal with these challenges, without the ability to undertake a long-term, strategic approach to business planning. In a special examination of VIA's management practices during 1993, the Auditor General noted that our performance is severely inhibited by the lack of a clear national vision of the role of

passenger rail in Canada, and the lack of clear direction in the form of a legislative or formal mandate from the government.

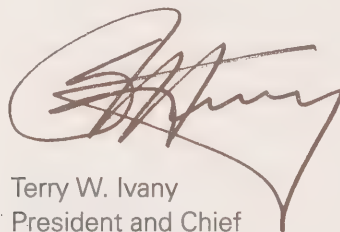
VIA has been concerned about the need for a clear mandate, in the context of a coherent national passenger transportation policy, for many years. It is becoming more and more urgent to address that need. In the coming year we hope to work with the government to develop a coherent business plan for VIA that goes beyond the limited planning cycles we have been restricted to in the past.

One of the strategic issues that must be addressed is the possible development of a high-speed rail system in Canada. VIA is following closely the work of the joint federal-Quebec-Ontario task force on high-speed rail, and has shared the results of our past research on the subject with the task force. We are both ready and willing to operate high-speed rail, if the government decides to proceed with such a system.

Clearly, many of the uncertainties that marked 1993 as a transition year remain to be resolved. But there can be no doubt about VIA's fundamental commitment: to provide the best possible passenger rail service for Canada, at the lowest possible cost. And as we enter 1994, there can be no doubt about VIA's ability to meet that commitment.



Marc LeFrançois
Chairman of the Board



Terry W. Ivany
President and Chief
Executive Officer

The year in review

Revenue up, ridership stable, despite continued slow economy

In all markets, the slow economy affected not only VIA Rail but every company involved in the travel and tourism industry. Some tour operators and hotels reported booking cancellations as high as 60 per cent; in terms of passenger volumes, travel agency sales for domestic travel were down significantly across the country.

Despite the slow market, and stiff competition from airline fare wars, VIA managed to maintain ridership levels. Passenger revenues rose by over seven per cent, due largely to increases in fares warranted by significant product improvements.

VIA's revenue/cost ratio has improved each year since the 1990 network restructuring. In 1993 the revenue/cost ratio was 32.9 per cent, a 3.1 per cent improvement over 1992.

VIA has introduced an improved yield management function to maximize revenues through the most efficient use of capacity. Through yield

management, VIA increases the number of discount seats when and where passenger traffic is weak, while reducing discount seats where demand is strong.

While VIA is still in the early stages of yield management, the approach is paying off. During 1993, it enabled VIA to increase revenue by over \$300,000 in the Quebec City-Windsor corridor alone. It is expected that revenue improvements will grow to about \$750,000 annually by the end of 1995.

Operating expenses increased by \$15 million in 1993 with some \$13.6 million of the increased expenses due to restructuring charges and severance payments arising from the management reorganization.

The remaining increase is accounted for by various offsetting expense categories including write-offs on the retirement of outdated rolling stock that has been replaced by refurbished stainless-steel cars.

Continued product improvements combined with better service delivery

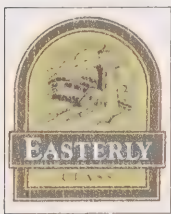
Eastern services

On VIA's eastern long-distance services between Montreal and Halifax, both ridership and revenue fell slightly, compared with 1992, due mainly to the depressed travel market, combined with some of the lowest airfares in recent memory. The Eastern services carried close to 256,000 passengers, and earned some \$17 million in revenues. With the complete replacement of all steam-heated equipment with refurbished stainless-steel cars in January, on-time performance was up from 86 per cent in 1992 to 89 per cent in 1993.



Newly refurbished stainless-steel equipment replaced steam-heated cars between Montreal and Halifax early in the year; and in June, service was substantially improved with the introduction of Easterly class.

While traffic in general was down on the Eastern services, sleeping car ridership and revenue



was up, thanks in great measure to the introduction of VIA's new Easterly class service on the "Atlantic" and "Ocean" trains in June 1993. Easterly class represents a substantial service improvement, combining refurbished stainless-steel cars with a high level of personal service, including affordable, family-style dining.

Sleeping car passengers can now enjoy a unique "bed and breakfast" experience on rails. Coach travel has also been upgraded.

Other improvements in the East included the construction of a new station in Saint John, New Brunswick, which began in October, and was completed in time for Christmas.

VIA conducts regular customer surveys to measure customer satisfaction and identify areas for improvement. On the Eastern services in 1993, 97 per cent of those surveyed said that their overall trip experience met or exceeded their expectations; 95 per cent said that our service met or exceeded their expectations of value for money; and 94 per cent said they would definitely or probably recommend VIA to their friends.



Corridor services carried over three million passengers during the year. Between Montreal and Quebec City, improvements made to services in 1992 led to ridership gains of 19 per cent in 1993 while revenue grew by 35 per cent.

Corridor services

VIA services in the Quebec City-Windsor corridor continue to attract the highest ridership and generate the highest revenues. In total, the Corridor services carried over three million passengers in 1993, and earned some \$110 million in revenues.

In the Montreal-Ottawa-Toronto triangle, revenues increased over 1992, however ridership was down slightly, due mainly to aggressive air competition early in the year that affected traffic between Montreal and Toronto. Between Montreal and Quebec City — where frequencies were added, trip times were reduced, and station facilities improved the previous year — revenue rose dramatically by 35 per cent and ridership was up 19 per cent.

Ridership in Southwestern Ontario, which has been hit hard by the poor economy, was down but here, too, revenues increased.



VIA-1 first-class service performed extremely well throughout the Corridor. Ridership increased by 17 per cent, and revenues rose 22 per cent over 1992. In response to customer feedback, the product was improved with the expansion of seat

selection in July to virtually all VIA-1 first-class services in the Corridor.

On-time performance in the Corridor remained steady at 90 per cent. Of the customers surveyed in 1993, 96 per cent said that their overall trip experience met or exceeded their expectations; 91 per cent said that our service met or exceeded their expectations of value for money; and 92 per cent said they would definitely or probably recommend VIA to their friends.

Western services

On the western transcontinental the "Canadian", where the introduction of Silver & Blue class greatly enhanced service in 1992, revenues rose by more than nine per cent to almost \$27 million, and ridership increased by two per cent to slightly over 152,000.



On-time performance for the Western transcontinental was 73 per cent, up eight per cent from 1992. Of the customers surveyed in 1993, 93 per cent said that their overall trip experience met or exceeded their expectations; 92 per cent said that our service met or exceeded their expectations of value for money; and 90 per cent said they would definitely or probably recommend VIA to their friends.

Plans to convert the "Skeena" to daylight operation have been put on hold, pending a review of all aspects of VIA's operations. Originally the conversion was to take effect by April 1994, but introduction of daylight service will now not proceed before April 1995, at the earliest.

In 1993, VIA tested a special weekend schedule on its Vancouver Island Victoria-Courtenay service over limited periods in both winter and summer. The winter trial was an unqualified success and the weekend schedule was introduced as a regular feature of the 1993-94 fall/winter season, enabling VIA to work with local tour operators to promote Island ski packages.

VIA, along with CN and Greyhound, received the 1993 Award of Excellence from the B.C. and Yukon Regional Committee for National Transportation Week for the collaborative development of Pacific Central Station in Vancouver. Of the \$10-million renovation, \$4.6 million was funded by VIA.



VIA's Silver & Blue class service on the "Canadian" continues to attract tourists from Canada and from countries around the world.

The newly-developed Pacific Central Station, which opened in May, is the first major multi-modal station in Western Canada. The station is now home to VIA trains, provincial bus lines and Greyhound buses. As a result, passengers are better served, and VIA has attracted more tenants and concessions to the station.

A major upgrade of Winnipeg's Union Station was completed in June, with the opening of the Union Station Market. The market includes a series of boutiques which, along with station renovations, significantly enhance the attractiveness and comfort of the facility for travellers, as well as generating some \$375,000 additional revenue annually for VIA.

Service recovery initiative

VIA has launched a new service recovery initiative, to ensure that customer concerns can be addressed quickly. Through service recovery, the employee who first encounters a customer experiencing a problem with VIA's service can provide that customer with the help required on the spot.

Employees can even offer compensation by waiving or reducing charges, if warranted. The judgment of the front-line employee is what counts. The goal is to complete the service and satisfy the customer. Incidents are tracked in a new service recovery information system, accessible to all front-line management. Using this system, developed by VIA's Information Services, a work group that discovers a problem can alert other work groups who may be affected, so that problems can be resolved across the network before they become trends. In addition, data from unsolicited customer feedback is incorporated into the system.

Improved accessibility

Considerable effort throughout 1993 was devoted to bring VIA online with both the Apollo by Gemini and Sabre computer reservation systems, which when implemented in the first quarter of 1994, will give travel agencies the ability to book

VIA seats with the same ease that they book airline travel. This requires adapting VIA's pricing, reservations, and accounting structures to match those used by the airlines, which in turn involves a massive overhaul of VIA's own Reservia system.

Once hooked up, VIA will become the first passenger rail service in the world - in fact, the first ground carrier of any kind - to be accessible to agents just like scheduled air carriers. Fifteen of VIA's key destinations in the Quebec City-Windsor corridor will be the first to go on line, with transcontinental services following later in the year.

Fleet renewal

By December 1993, 173 of VIA's stainless-steel long-distance cars had passed through the \$200-million head-end conversion program. The remaining eight cars will be completed in 1994. The project involves converting the 40-year-old



During a 12-week-long "Ideas In Motion" program, VIA employees submitted more than 1500 ideas aimed at improving the company's bottom line.



Programs to renew VIA's fleet continued in 1993: work began on 33 stainless-steel coaches that will replace the last remaining blue and yellow steam-heated cars currently being used in Southwestern Ontario. The refurbished cars will gradually enter service between the spring of 1995 and the end of 1996.

steam-heated cars to head-end electric power, in addition to a complete interior refurbishment. The refurbished cars retain the elegance of their original design, but are substantially improved in terms of passenger comfort and safety.

Under a similar program, an additional 33 stainless-steel cars are being refurbished to replace the remaining steam-heated blue and yellow cars used in Southwestern Ontario with electrically-heated cars. The interiors of these cars will have a similar design to our LRC fleet. The funds needed for replacing the non-LRC fleet – \$58 million – will be generated entirely through productivity gains and cost savings within VIA. The first consist of cars is expected to be in service by the spring of 1995, with all 33 cars completed in 1996.

Also in December, VIA's Montreal Maintenance Centre completed the final coach in the \$16.9-million LRC refurbishment program. Through this program, which began in 1991, a total of 25 VIA-1 cars and 75 coaches had their interiors completely refurbished.

The program that began in 1992 to overhaul VIA's fleet of 59 GPA-30 locomotives continued with four locomotives completed in 1993, bringing the total of rebuilt units to seven. The work is being carried out at the Toronto Maintenance Centre and represents substantial savings compared to the cost of purchasing new locomotives.

VIA is also working on a project to convert a number of its LRC engines into medium-speed units, capable of speeds up to 200 km/h (125 mph). Combined with infrastructure improvements — and the necessary regulatory approval — the locomotives could eventually reduce the Montreal-Toronto trip time from 3 hours 59 minutes to as low as 3 hours 15 minutes.

VIA plans to have two prototype locomotives in operation by the end of 1995.

Productivity improvements

Reorganizing for efficiency

Following an extensive review of VIA's management structure earlier in the year, VIA implemented a major reorganization that began in June and was completed by November 1993. The reorganization provides a structure that eliminates unnecessary levels of authority and approval, focuses on delivering the best possible product to our customers, and reduces duplication and waste through the consolidation of a number of functions. The new structure affected all branches, and will result in the elimination of some 250 positions by the end of 1994.

The most significant organizational change took place with the merger of the Customer Services and Transportation branches, bringing all activities that directly affect the customer from reservation, station and on-board services to the operation of the trains, into a single integrated branch. The new structure, which is product-based, reflects a commitment to teamwork, with greater accountability delegated to each product group.

Corporate restructuring has given VIA's Marketing branch the opportunity to shift focus, and achieve greater accountability in its activities. In addition to organizational streamlining, the branch has moved from a regional to a product-based structure, decentralizing advertising and promotion activities from headquarters to each product group. Advertising budgets are allocated to each group, allowing for more direct accountability.

The Equipment Maintenance branch has also been restructured to streamline operations, and improve accountability. For example, the position of chief mechanical officer was combined with that of vice-president, thereby eliminating one reporting level. VIA's maintenance centres now report directly to the Equipment Maintenance vice-president.

Duplication of activities has also been eliminated through the centralization of staff functions such as financial services, purchasing, training, labour relations and materials management.

Labour relations

VIA's collective agreements with its unions expired at the end of December, 1993. Negotiations on new collective agreements began in the fall of 1993. VIA is seeking to achieve productivity gains through changes in work rules and benefits, as well as reductions in the size of operating crews.

VIA is optimistic that a suitable agreement with all unions can be reached. Management and employees at all levels have learned to work together on common objectives, realizing that, in the end, everyone wants the same thing — a viable, sustainable passenger rail service.



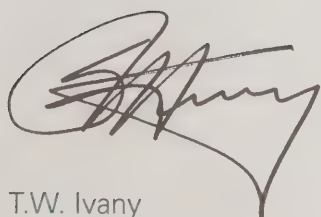
Management Report

Year ended December 31, 1993

The management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors, the Auditor General of Canada and Raymond, Chabot, Martin, Paré, general partnership during the audit of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of the audit and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



T.W. Ivany
President and
Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Vice-President, Planning and
Finance, and Treasurer

Montreal, Canada
February 11, 1994

Auditors' Report

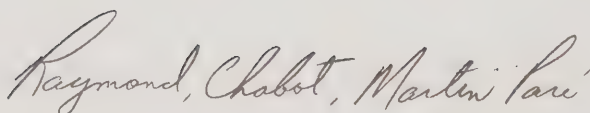
To the Minister of Transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1993 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, contributed surplus, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

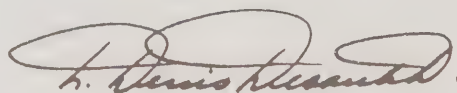
We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1993 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and by-laws of the Corporation.



Raymond, Chabot, Martin, Paré
General partnership
Chartered Accountants



L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 11, 1994

Ottawa, Canada
February 11, 1994

Financial Statements

As at December 31

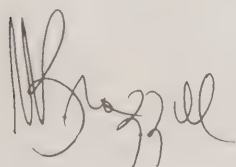
Balance sheet

(in thousands)

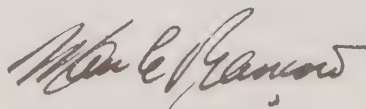
	Notes	1993	1992
Current assets			
Cash and term deposits		\$ 12,017	\$ 6,723
Accounts receivable		9,008	6,078
Receivable from the Government of Canada		73,226	113,947
Materials		20,209	22,906
		<u>114,460</u>	<u>149,654</u>
Long-term assets			
Cash appropriated for asset renewal	3	9,500	6,432
Investment, at cost	4	2,001	2,001
Advance on contract	5	16,485	—
Properties	6	670,059	708,349
		<u>698,045</u>	<u>716,782</u>
		<u>\$ 812,505</u>	<u>\$ 866,436</u>
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 102,821	\$ 119,170
Deferred revenue		5,350	4,374
		<u>108,171</u>	<u>123,544</u>
Long-term liabilities			
Network restructuring and reorganization charges	7, 8	55,161	57,572
Deferred credits		8,303	8,701
		<u>63,464</u>	<u>66,273</u>
Shareholder's equity			
Share capital	9	9,300	9,300
Contributed surplus		707,426	744,946
Deficit		(75,856)	(77,627)
		<u>640,870</u>	<u>676,619</u>
		<u>\$ 812,505</u>	<u>\$ 866,436</u>

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



G.T. Brazzell, Q.C.
Director and Chairman of the Audit Committee



M. LeFrançois
Director and Chairman of the Board

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of operations

(in thousands)

	Note	1993	1992
Revenue			
Passenger		\$ 154,240	\$ 143,461
Other		9,931	12,319
		<u>164,171</u>	<u>155,780</u>
Expense			
Customer services and transportation		234,314	235,536
Equipment maintenance		127,027	132,588
Marketing and sales		26,253	28,465
Real estate and procurement		49,161	51,851
General and support services		47,575	37,954
Amortization		48,396	45,246
Reorganization charges	8	13,560	—
Income taxes		1,713	1,382
		<u>547,999</u>	<u>533,022</u>
Excess of expense over revenue before operating funding from the Government of Canada		383,828	377,242
Funding from the Government of Canada:			
Operating		323,570	331,307
Network restructuring recovery		12,730	12,893
Excess of expense over revenue		<u>\$ 47,528</u>	<u>\$ 33,042</u>

Statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada

(in thousands)

	1993	1992
Excess of expense over revenue	\$ (47,528)	\$ (33,042)
Items not requiring (providing) current operating funds:		
Amortization and losses on properties	49,299	46,076
Network restructuring recovery	(12,730)	(12,893)
Reorganization charges	10,985	—
	<u>47,554</u>	<u>33,183</u>
Operating funding surplus for the year	<u>\$ 26</u>	<u>\$ 141</u>

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1993	1992
Balance at beginning of the year	\$ 744,946	\$ 746,311
Capital funding from the Government of Canada	11,779	44,711
Transfer to deficit:		
Non-cash transactions on properties (1991: \$ 46,138)	(49,299)	(46,076)
Balance at end of the year	\$ 707,426	\$ 744,946

Statement of deficit

(in thousands)

	1993	1992
Balance at beginning of the year	\$ 77,627	\$ 90,661
Excess of expense over revenue	47,528	33,042
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1991: \$ 46,138)	(49,299)	(46,076)
Balance at end of the year	\$ 75,856	\$ 77,627

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of changes in financial position

(in thousands)

	1993	1992
Cash provided by (used in) operating activities		
Excess of expense over revenue	\$ (47,528)	\$ (33,042)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	45,327	44,568
Losses on write-off, retirement and disposal of properties	3,972	1,508
Amortization of investment tax credits	(903)	(829)
Changes in working capital items:		
Accounts receivable	(2,930)	6,546
Receivable from the Government of Canada	13,500	26,050
Materials	2,697	7,573
Accounts payable and accrued liabilities	1,625	(40,860)
Deferred revenue	976	812
Long-term liabilities:		
Network restructuring and reorganization charges	(2,411)	(7,189)
Deferred credits	505	—
	<u>14,830</u>	<u>5,137</u>
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	11,779	44,711
Receivable from the Government of Canada	27,221	9,289
	<u>39,000</u>	<u>54,000</u>
Cash provided by (used in) investment activities		
Cash appropriated for asset renewal	(3,068)	(3,279)
Properties	(11,779)	(44,711)
Advance on contract	(16,485)	—
Proceeds from sale of surplus properties	770	2,487
Accounts payable and accrued liabilities	(17,974)	(11,410)
	<u>(48,536)</u>	<u>(56,913)</u>
Cash and term deposits		
Increase during the year	5,294	2,224
Balance at beginning of the year	6,723	4,499
Balance at end of the year	<u>\$ 12,017</u>	<u>\$ 6,723</u>
Represented by:		
Cash	\$ 2,726	\$ 2,679
Term deposits	9,291	4,044
	<u>\$ 12,017</u>	<u>\$ 6,723</u>

See accompanying notes to financial statements.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1993

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977 under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's mission is to manage and provide safe, efficient, effective and economic rail passenger services in Canada to meet the needs of the travelling public. It uses the roadway infrastructure of other railway companies which also assure the control of train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which the disbursements are made.

Funding received as financing for capital expenditures is recorded as contributed surplus.

b) Charges under train service agreements

Effective January 15, 1990, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements with Canadian Pacific Limited for the use of tracks and train personnel, control of train operations and rolling stock maintenance. It also entered into a train service and other agreements with Canadian National Railway effective January 1, 1989, to cover services provided by the latter. Charges under these agreements are not subject to adjustment by the National Transportation Agency.

Prior to these agreements, the Corporation had an operating agreement with each of Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway. The terms of these agreements are still in effect with respect to certain station facilities and ancillary services not yet covered by specific successor agreements. Charges under these operating agreements are subject to adjustment by the National Transportation Agency following a determination of the actual costs incurred each year, using railway costing methodology approved by the National Transportation Agency. Charges for the years 1989 to 1993 inclusive, have not been finalized.

Charges under these agreements are recorded as incurred.

c) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1993

d) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service values or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

e) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other Assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress or retired rolling stock.

f) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over the terms of the leases, which are representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

g) Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the Corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the government approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

h) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. Lease inducement credits are amortized over the term of the leases.

i) Pension plans

The Corporation has several defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 11) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated on a straight-line basis over 15 years which represents the expected average remaining service lives of the active employee groups.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1993

j) Employee termination and special benefits

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes are expensed in the year in which these costs are incurred.

3. Cash appropriated for asset renewal

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. The Corporation is planning to invest these funds in support of the corridor equipment renewal proposal.

4. Investment

The Corporation owns 4% of the common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) for the purpose of maintaining a reinsurance facility. The book value of the shares, according to the financial statements of R.A.I.L. as at November 30, 1993, was \$8.1million (1992: \$7.2 million).

5. Advances on contracts

The advances on contracts relate mainly to the modernization of stainless steel coaches by Canadian National Railway. The advance to Canadian National Railway will be incurred at the rate of 3.03% over the next 4 years upon delivery and acceptance of each of the 33 cars.

6. Properties

(in millions)

	1993			1992		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	\$ 4.5	\$ -	\$ 4.5	\$ 4.5	\$ -	\$ 4.5
Rolling stock	537.0	204.5	332.5	523.6	203.0	320.6
Maintenance buildings	216.3	67.1	149.2	215.5	59.0	156.5
Stations and Facilities	26.3	6.0	20.3	19.7	5.0	14.7
Infrastructure improvements	87.6	18.4	69.2	87.0	16.1	70.9
Leasehold improvements	78.7	37.3	41.4	76.1	32.8	43.3
Machinery and Equipment	27.9	16.3	11.6	27.5	14.5	13.0
Information systems	68.0	62.5	5.5	66.7	59.0	7.7
Other assets	22.2	19.8	2.4	21.9	19.1	2.8
	\$1,068.5	\$431.9	\$636.6	\$1,042.5	\$408.5	\$634.0
Projects in progress			29.7			69.9
Retired rolling stock (at salvage value)			3.8			4.4
			\$670.1			\$708.3

At December 31, 1993, the gross value of assets under capital leases included above was \$6.1 million (1992: \$5.8 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$3.6 million (1992: \$3.3 million).

Projects in progress primarily consist of rolling stock renewal and station improvement projects.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1993

7. Network restructuring

On October 4, 1989, the Corporation approved a plan for the restructuring of its transportation network whereby its operations were significantly reduced effective January 15, 1990. Employee terminations and reassignments took place mainly in 1990 with certain initiatives to take place in future years.

At December 31, 1993, a provision of \$61.0 million (1992: \$73.7 million) including \$9.1 million of short-term liabilities (1992: \$16.1 million), has been recorded to provide for the on-going costs of restructuring.

The major cost categories of network restructuring are:

- (a) severance payments and employment security benefits governed by labour agreements and special programmes which may extend over several years;
- (b) surplus properties that have been written down to their estimated salvage value and are being disposed of; and
- (c) lease cancellation penalties, materials devaluation and other costs.

8. Reorganization charges

During 1993, the Corporation incurred reorganization charges of \$13.6 million, including long-term liabilities of \$3.3 million, consisting of mainly separation payments related to a major cost-reduction effort. The Corporation reorganized along its three product groups to maintain quality service to the travelling public which also provided for greater coordination of service delivery by combining the Customer Services and Transportation functions as well as the centralization of support functions to increase efficiency.

9. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1993 and 1992, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

10. Commitments

- a) The future minimum rental payments relating to operating leases mainly for real estate, computer equipment and services are as follows:

(in millions)

1994	\$ 12.1
1995	8.1
1996	7.4
1997	7.4
1998	7.4
Subsequent years up to 2034	245.5
	<hr/>
	\$ 287.9

- b) As at December 31, 1993, the Corporation has outstanding commitments amounting to \$51.7 million (1992: \$27.2 million), mainly in respect of upgrading rolling stock and equipment.
- c) The Corporation has entered into diesel fuel future contracts for \$1.3 million at December 31, 1993, as a means of stabilizing the price of fuel purchases.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1993

11. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1990 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections made for 1991, 1992 and 1993, the accumulated plan benefits as at December 31, 1993 are \$798.8 million, which include \$22.8 million of unfunded benefits. The net assets available to provide for these benefits at related market values as at that date amount to \$776.0 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 i), the pension expense for 1993 was \$18.7 million (1992: \$16.9 million) and included amortization of past service costs and experience gains and losses.

12. Related party transactions

The Corporation received the following funding from the Government of Canada:

<i>(in millions)</i>	1993	1992
Operating	\$ 323.6	\$ 331.3
Network restructuring recovery	12.7	12.9
	336.3	344.2
Capital	11.8	44.7
	\$ 348.1	\$ 388.9

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

<i>(in millions)</i>	1993	1992
Revenue	\$ 6.2	\$ 6.2
Operating expense	\$ 74.7	\$ 74.9
Capital expenditures	\$ 2.2	\$ 17.0
Balance payable (receivable) at the end of the year	\$ (1.3)	\$ 28.5

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

13. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Corporation and it is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the Corporation beyond any amounts already provided.

14. Comparative figures

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1993.

Corporate Directory

As at December 31, 1993

Board of Directors

André Audet, Montreal, Quebec
Gary T. Brazzell, Q.C., Winnipeg, Manitoba
Andrew F. Coffey, Thunder Bay, Ontario
Stan Hagen, Courtenay, British Columbia
Stuart Hendin, Q.C., Ottawa, Ontario
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer, Montreal, Quebec
Errol Johnson, Montreal, Quebec
Marc LeFrançois, Chairman of the Board, Montreal, Quebec
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario
John D. McElwain, Q.C., Toronto, Ontario
Doug Shippee, Saint John, New Brunswick
Jean Sirois, Q.C., Montreal, Quebec
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia
Helen M. Swan, Saskatoon, Saskatchewan

Officers

Marc LeFrançois, Chairman of the Board
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer
Jean-Roch Boivin, Senior Vice-President, Human Resources,
Procurement and Real Estate
Paul Côté, Vice-President, Customer Services and Transportation
Robert J. Guiney, Vice-President, Equipment Maintenance
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing
Carole Mackaay, Corporate Secretary
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer

Committees of the Board

Executive Committee

Marc LeFrançois, Chairman
Terry W. Ivany
Gary T. Brazzell, Q.C.
Hugh K. Smith, Q.C.

Human and Financial Resources Committee

Hugh K. Smith, Q.C., Acting
Chairman
Errol Johnson
Doug Shippee

Audit Committee

Gary T. Brazzell, Q.C., Chairman
Andrew F. Coffey
Stuart Hendin, Q.C.
Jean Sirois, Q.C.
Helen M. Swan

Investment Committee

John McElwain, Q.C., Chairman
André Audet
Gary T. Brazzell, Q.C.
Stan Hagen
Jeffery Lyons, Q.C.

Corporate Strategies Committee

Hugh K. Smith, Q.C., Chairman
Terry W. Ivany
Marc LeFrançois
John D. McElwain, Q.C.

VIA Office Locations

Headquarters and Quebec

2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9

Phone: (514) 871-6000

Postal address:

P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

Phone: (902) 422-8700

Ontario

55 York Street
Suite 1300
Toronto, Ontario
M5J 1R7

Phone: (416) 868-7211

West

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 2P8

Phone: (204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7

Phone: (604) 640-3700

Conseil d'administration

André Audet, Montréal (Québec)
 Gary T. Brazzell, c.r., Winnipeg (Manitoba)
 Andrew F. Coffey, Thunder Bay (Ontario)
 Stan Hagen, Courtenay (Colombie-Britannique)
 Stuart Hendin, c.r., Ottawa (Ontario)
 Terry W. Ivany, président-directeur général, Montréal (Québec)
 Errol Johnson, Montréal (Québec)
 Marc LeFrançois, président du Conseil, Montréal (Québec)
 Jeffery Lyons, c.r., Toronto (Ontario)
 John D. McElwain, c.r., Toronto (Ontario)
 Doug Shippee, Saint John (Nouveau-Brunswick)
 Jean Sirois, c.r., Montréal (Québec)
 Hugh K. Smith, c.r., Halifax (Nouvelle-Écosse)
 Helen M. Swan, Saskatoon (Saskatchewan)

Dirigeants

Marc LeFrançois, président du Conseil
 Terry W. Ivany, président-directeur général
 Jean-Roch Boivin, vice-président principal, Ressources humaines,
 Approvisionnement et Immeubles
 Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle et Transport
 Robert J. Guiney, vice-président, Maintenance du matériel roulant
 Christena Keon Sirsly, vice-présidente, Marketing
 Carole Mackaay, secrétaire générale
 J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier

Comités du Conseil

Comité exécutif

Marc LeFrançois, président
 Terry W. Ivany
 Gary T. Brazzell, c.r.
 Hugh K. Smith, c.r.

Comité des ressources financières

Hugh K. Smith, c.r., président
 interimaire
 Errol Johnson
 Doug Shippee

Comité de vérification

Gary T. Brazzell, c.r., président
 Andrew F. Coffey
 Stuart Hendin, c.r.
 Jean Sirois, c.r.
 Helen M. Swan

Comité des placements

John McElwain, c.r., président
 André Audet
 Gary T. Brazzell, c.r.
 Stan Hagen
 Jeffery Lyons, c.r.

Comité de stratégie

Hugh K. Smith, c.r., président
 Terry W. Ivany
 Marc LeFrançois
 John D. McElwain, c.r.

Ouest

104-123, rue Main
 Winnipeg (Manitoba)
 R3C 2P8
 Téléphone : (204) 949-7400
 1150, rue Station
 Vancouver (C.-B.)
 V6A 2X7
 Téléphone : (604) 640-3700

Ontario

55, rue York
 Bureau 1300
 Toronto (Ontario)
 M5J 1R7
 Téléphone : (416) 868-7211

Atlantique

1161, rue Hollis
 Halifax (Nouvelle-Écosse)
 B3H 2P6
 Téléphone : (902) 422-8700

Siège social et Québec

2, Place Ville-Marie
 Montréal (Québec)
 H3B 2C9
 Téléphone : (514) 871-6000

Adresse postale :

Casé postale 8116,
 Succursale A
 Montréal (Québec)
 H3C 3N3

Bureaux de VIA

11. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1990 par des actuaires externes qui sont membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1991, 1992 et 1993, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1993 s'élèvent à 798,8 millions de dollars, ce qui comprend une somme de 22,8 millions de dollars au titre des prestations de retraite non provisionnées. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué aux valeurs axées sur la valeur marchande à cette date, s'élève à 776,0 millions de dollars.

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 i), la charge de retraite de 18,7 millions de dollars en 1993 (1992: 16,9 millions de dollars) comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des gains et des pertes actuariels.

12. Opérations entre apparentés

La société a reçu le financement suivant du Gouvernement du Canada:

(en millions)		
1993	1992	
323,6 \$	331,3 \$	Exploitation
12,7	12,9	Recouvrement des frais de restructuration du réseau
336,3	344,2	
11,8	44,7	Immobilisations
348,1 \$	388,9 \$	

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés d'Etat comme suit:

(en millions)		
1993	1992	
6,2 \$	6,2 \$	Produits
74,7 \$	74,9 \$	Charges
2,2 \$	17,0 \$	Dépenses en immobilisations
(1,3) \$	28,5 \$	Solde à payer (à recevoir) à la fin de l'exercice

13. Éventualités

En plus de ces opérations entre entités apparentées et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune, à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes.

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées.

14. Renseignements comparatifs

Certains renseignements comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1993.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1993

7. Restructuration du réseau

Le 4 octobre 1989, la société a approuvé un plan de restructuration de son réseau de transport en vertu duquel ses opérations ont été réduites de façon importante à partir du 15 janvier 1990. Les licenciements et réaffectations d'employés ont eu lieu principalement en 1990, et certaines initiatives seront prises dans les années à venir.

Au 31 décembre 1993, une provision de 61,0 millions de dollars (1992: 73,7 millions de dollars), incluant 9,1 millions de dollars de passifs à court terme (1992: 16,1 millions de dollars) a été enregistrée pour couvrir les coûts futurs de la restructuration du réseau.

Les principales catégories de coûts de la restructuration du réseau sont:

- a) indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives et programmes spéciaux qui peuvent s'étendre sur plusieurs années;
- b) immobilisations retirées des opérations qui ont été dépréciées jusqu'à concurrence de leur valeur de récupération et dont la société est en train de se départir; et
- c) pénalités de résiliation de baux, perte de valeur du stock ainsi que d'autres coûts.

8. Frais de réorganisation

En 1993, la société a engagé des frais de réorganisation de 13,6 millions de dollars, dont 3,3 millions sous forme de passif à long terme. Ces frais étaient principalement constitués des indemnités de cessation d'emploi versées dans le contexte d'efforts importants en vue de réduire les coûts. La société a adopté une nouvelle structure reflétant la formation de trois divisions de produits pour garantir au public voyageur des services de qualité. Cette réorganisation a aussi permis une meilleure intégration des activités liées à la prestation du service par la fusion des fonctions Services à la clientèle et Transport et par la centralisation des fonctions de soutien en vue d'une efficience accrue.

9. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1993 et 1992, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

10. Engagements

- a) Les charges de loyer futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, à du matériel et à des services informatiques sont les suivantes:

(en millions)	
1994	12,1 \$
1995	8,1
1996	7,4
1997	7,4
1998	7,4
Exercices subséquents jusqu'en 2034	
	245,5
	287,9 \$

- b) Au 31 décembre 1993 la société avait des engagements d'environ 51,7 millions de dollars (1992: 27,2 millions de dollars), principalement pour l'amélioration des installations et du matériel roulant.

- c) La société transige des contrats à terme de carburant diesel qui servent à stabiliser les coûts en carburants. La valeur totale de ces contrats au 31 décembre 1993 était de 1,3 million de dollars.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1993

Les charges de retraite (note 11) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire sur une période de 15 ans qui représente la moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés actifs de la société.

j) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux sont imputés aux charges d'exploitation dans l'année où les coûts sont engagés.

3. Encaisse réservée au renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le conseil du Trésor du Gouvernement du Canada à mettre à part le produit de la vente des actifs excédentaires, de sorte que ces fonds soient conservés pour de futurs projets d'immobilisations. La société prévoit utiliser ces produits pour le projet de renouvellement du parc de matériel roulant de VIA affecté au corridor.

4. Placement

La société détient 4 % des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) dans le but de maintenir un moyen de réassurance. La valeur comptable de ces actions était de 8,1 millions de dollars selon les états financiers de R.A.I.L. au 30 novembre 1993 (1992: 7,2 millions de dollars).

5. Avances sur contrats

Les avances consenties visent principalement le contrat de modernisation de 33 voitures en acier inoxydable par les Chemins de fer nationaux du Canada. L'avance versée à cette société sera engagée au taux de 3,03 %, sur les quatre prochaines années, au moment de la réception et de l'acceptation de chaque voiture.

6. Immobilisations

(en millions)					
1993			1992		
Amortissement			Amortissement		
Valeur			Valeur		
Nette			Nette		
Coût			Coût		
cumulé			cumulé		
4,5 \$			4,5 \$		
-			-		
204,5			203,0		
216,3			156,5		
26,3			14,7		
87,6			70,9		
78,7			43,3		
16,3			13,0		
62,5			59,0		
19,8			2,8		
431,9 \$			634,0 \$		
636,6 \$			408,5 \$		
1,042,5 \$			69,9		
29,7			670,1 \$		
3,8			708,3 \$		
4,4					

Au 31 décembre 1993, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 6,1 millions de dollars (1992: 5,8 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 3,6 millions de dollars (1992: 3,3 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation incluent principalement des projets de renouvellement de matériel roulant et des projets d'amélioration des gares.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1993

d) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés au résultat d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

e) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locatives	5 à 20 ans
Machinerie et matériel	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation ainsi que le matériel roulant mis au rancart ne font pas l'objet d'un amortissement.

f) Contrats de location

Les immobilisations inscrites à titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des contrats de location, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les paiements de loyers en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés au résultat d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

g) Impôts sur le revenu

Le financement que le Gouvernement du Canada fournit à la société pour couvrir les charges d'exploitation est déterminé en fonction des besoins. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

h) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée utile estimative des immobilisations en question. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est présenté en diminution de la dépense d'amortissement des immobilisations. Les crédits d'avantages incitatifs sont amortis sur la durée des contrats de bail.

i) Régimes de retraite

La société souscrit à plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire. Les coûts pour la société découlant de ces régimes de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata des années de service des employés.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1993

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La mission de la société est de gérer et fournir au public des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, efficaces, économiques et économiens au Canada. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer, lesquelles assument également le contrôle de la circulation des trains. La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit:

a) Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour l'administration et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations, à la restructuration du réseau et aux frais de réorganisation, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé par le Gouvernement du Canada à chaque année. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements. Le financement reçu pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport.

b) Charges en vertu de contrats de service de trains

La société a conclu avec Canadian Pacific une exploitation de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les frais d'utilisation des voies, du personnel ferroviaire, du contrôle de l'exploitation des trains et des services d'entretien du matériel roulant. Ces contrats sont entrés en vigueur le 15 janvier 1990. La société a aussi conclu avec les Chemins de fer nationaux du Canada un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les services que lui fournit cette dernière, qui sont tous entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1989. Les charges qui en découlent ne sont pas assujetties à des redressements par l'Office national des transports.

Antérieurement à ces contrats, la société était liée en vertu de contrats d'exploitation avec Canadian Pacific Limited et les Chemins de fer nationaux du Canada. Les termes de ces ententes sont encore en vigueur pour ce qui est de certaines gares et services auxiliaires qui ne sont pas encore inclus dans les nouvelles ententes distinctes. Les coûts qui découlent de ces contrats d'exploitation peuvent être redressés par l'Office national des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les sociétés de chemin de fer en utilisant la méthode de détermination des coûts d'utilisation qui est approuvée par l'Office national des transports. Les charges pour les années 1989 à 1993 inclusivement, n'ont pas encore été arrêtées. Les charges découlant de ces contrats sont comptabilisées lorsqu'elles sont engagées.

c) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers)

	1993	1992
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les produits	(47 528)\$	(33 042)\$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats:		
Amortissements des immobilisations	45 327	44 568
Perte sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	3 972	1 508
Amortissements des crédits d'impôt à l'investissement	(903)	(829)
Fluctuations des éléments du fonds de roulement:		
Clients	(2 930)	6 546
À recevoir du Gouvernement du Canada	13 500	26 050
Stocks	2 697	7 573
Fournisseurs et charges à payer	1 625	(40 860)
Produits reportés	976	812
Passif à long terme:		
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	(2 411)	(7 189)
Credits reportés	505	—
	14 830	5 137
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement		
Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada	11 779	44 711
À recevoir du Gouvernement du Canada	27 221	9 289
	39 000	54 000
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement		
Encaisse réservée au renouvellement des actifs	(3 068)	(3 279)
Immobilisations	(11 779)	(44 711)
Avance sur contrat	(16 485)	—
Produits de la vente d'immobilisations excédentaires	770	2 487
Fournisseurs et charges à payer	(17 974)	(11 410)
	(48 536)	(56 913)
Encaisse et dépôts à terme		
Augmentation de l'exercice	5 294	2 224
Solde au début de l'exercice	6 723	4 499
Solde à la fin de l'exercice	12 017 \$	6 723 \$
Représenté par:		
Encaisse	2 726 \$	2 679 \$
Dépôts à terme	9 291	4 044
	12 017 \$	6 723 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État du surplus d'apport

(en milliers)

1993	1992
744 946 \$	746 311 \$
Financement en capital reçu du Gouvernement du Canada	44 711
Virement au déficit:	
Transactions hors caisse sur les immobilisations (1991: 46 138 \$)	(49 299)
(46 076)	(46 076)
Solde à la fin de l'exercice	707 426 \$
744 946 \$	

État du déficit

(en milliers)

1993	1992
77 627 \$	90 661 \$
Excédent des charges sur les produits	47 528
Virement provenant du surplus d'apport:	
Transactions hors caisse sur les immobilisations (1991: 46 138 \$)	(49 299)
(46 076)	(46 076)
Solde à la fin de l'exercice	75 856 \$
77 627 \$	

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État des résultats

	1993	1992
Produits		
Voyageurs	154 240 \$	143 461 \$
Autres	9 931	12 319
Charges		
Frais de services à la clientèle et transport	234 314	235 536
Frais de la maintenance du matériel roulant	127 027	132 588
Frais de marketing et de ventes	26 253	28 465
Frais d'approvisionnement et immeubles	49 161	51 851
Frais généraux et services de soutien	47 575	37 954
Amortissements	48 396	45 246
Frais de réorganisation	13 560	—
Impôts sur le revenu	1 713	1 382
	547 999	533 022
Excédent des charges sur les produits avant financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada	383 828	377 242
Financement par le Gouvernement du Canada:		
Exploitation	323 570	331 307
Recouvrement des frais de restructuration du réseau	12 730	12 893
Excédent des charges sur les produits	47 528 \$	33 042 \$

(en milliers)

	1993	1992
Excédent des charges sur les produits	(47 528 \$)	(33 042 \$)
Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants:		
Amortissement et pertes sur immobilisations	49 299	46 076
Recouvrement des frais de restructuration du réseau	(12 730)	(12 893)
Frais de réorganisation	10 985	—
Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice	47 554	33 183
	26 \$	141 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

VIA Rail Canada Inc. États financiers

Au 31 décembre

Bilan

(en milliers)

	Notes	1993	1992
Actif à court terme			
Encaisse et dépôts à terme		12 017 \$	6 723 \$
Clients		9 008	6 078
À recevoir du Gouvernement du Canada		73 226	113 947
Stocks		20 209	22 906
		114 460	149 654
Actif à long terme			
Encaisse réservée au renouvellement des actifs	3	9 500	6 432
PlACEMENT, AU COÛT	4	2 001	2 001
Avance sur contrat	5	16 485	—
Immobilisations	6	670 059	708 349
		698 045	716 782
		812 505 \$	866 436 \$
Passif à court terme			
Fournisseurs et charges à payer		102 821 \$	119 170 \$
Produits reportés		5 350	4 374
		108 171	123 544
Passif à long terme			
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	7, 8	55 161	57 572
Crédits reportés		8 303	8 701
		63 464	66 273
Avoir de l'actionnaire			
Capital – actions	9	9 300	9 300
Surplus d'apport		707 426	744 946
Déficit		(75 856)	(77 627)
		640 870	676 619
		812 505 \$	866 436 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le conseil,

G.T. Brazzell, c.r.
Administrateur et président du
Comité de vérification

M. LeFrançois
Administrateur et président
du Conseil

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1993 et les états des résultats, du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du surplus d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1993 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Raymond, Chabot, Martin, Paré
Société en nom collectif
Comptables Agréés

Montréal, Canada
Le 11 février 1994

L. Denis Desautels

L. Denis Desautels, FCA
Vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada
Le 11 février 1994

Rapport de la direction

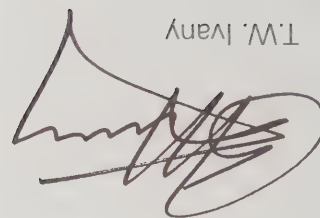
Exercice terminé le 31 décembre 1993

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière.

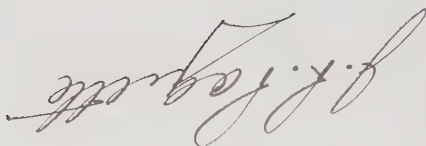
Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, dans le cadre de la vérification des états financiers, à celui du Vérificateur général du Canada et Raymond, Chabot, Martin, Paré, société en nom collectif.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de vérification. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président-directeur général,



T.W. Ivany

Le vice-président, Planification
et Finances, et Trésorier,


J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 11 février 1994



L'un des changements organisationnels les plus marquants a été la fusion des directions Services à la clientèle et Transport en une seule direction intégrant l'ensemble des activités touchant la clientèle, des réservations, services dans les gares et services dans les trains à la conduite même des trains. La nouvelle structure, axée sur les produits, témoigne de l'engagement de VIA à l'endroit du travail d'équipe et mise sur une plus grande responsabilisation de chaque groupe de produit.

La réorganisation de la Société a été l'occasion pour la direction Marketing de changer de cap et d'avoir une meilleure prise sur ses activités.

Outre la rationalisation administrative dont elle a fait l'objet, la direction est passée d'une structure régionale à une structure axée sur les produits et a décentralisé ses activités de publicité et de promotion. Désormais, chaque groupe de produit possède son propre budget de publicité, ce qui permet un contrôle plus serré des dépenses.

La direction Maintenance du matériel roulant a, elle aussi, été restructurée dans une optique de rationalisation et de responsabilisation. Par exemple, les postes de directeur général, opérations de maintenance, et de vice-président ont été jumelés, ce qui a

permis de supprimer un échelon administratif. Les centres de maintenance de VIA relèvent maintenant du vice-président, Maintenance du matériel roulant. Le chevauchement des activités a également été réduit par la centralisation de fonctions, comme les services financiers, l'approvisionnement, la formation, les relations du travail et la gestion du matériel.

Relations du travail

Les conventions collectives de VIA ont expiré à la fin de décembre 1993. Les négociations en vue de leur renouvellement ont débuté à l'automne de 1993. VIA cherche à réaliser des gains de productivité en modifiant les règles concernant l'exécution du travail de même que certains avantages sociaux, et en réduisant le nombre d'employés au sein des équipes de conduite.

VIA est optimiste quant aux possibilités d'accord avec l'ensemble des syndicats. En effet, à tous les échelons de la Société, les membres de la direction et du personnel ont appris à conjurer leurs efforts pour atteindre des objectifs communs et savent qu'au bout du compte, ils poursuivent tous le même but : assurer des services ferroviaires voyageurs viables et durables.

coût de 16,9 millions de dollars. Entrepris en 1991, ce programme a porté sur la réfection complète de 25 voitures VIA 1 et de 75 voitures-coachs.

La révision générale de 59 locomotives GPA-30 du parc de traction de VIA, commencée en 1992, s'est poursuivie, et quatre locomotives ont été entièrement révisées en 1993, ce qui porte le total des unités reconstruites à sept locomotives. Les travaux sont exécutés au centre de maintenance de Toronto et représentent des économies considérables comparativement au coût d'achat de locomotives neuves.

VIA travaille également à un projet de conversion de locomotives LRC en engins de traction à vitesse moyenne, capables de rouler à 200 km/h (125 mi/h). Combinée aux améliorations apportées à l'infrastructure (après approbation des autorités de réglementation), la mise en service de ces locomotives conviertes pourraient avoir pour effet d'abaisser la durée du trajet Montréal-Toronto de 3 heures 59 minutes à 3 heures 15 minutes.

VIA projette la mise en service de deux proto-types de telles locomotives à la fin de 1995.

Gains de productivité

Une restructuration marquée au scean de l'efficience

Par suite d'un examen approfondi de sa structure de gestion plus tôt au cours de l'année, VIA a procédé à d'importants remaniements entrepris en juin et complétés en novembre 1993. La nouvelle structure de la Société est dépourvue de niveaux de décision et d'approbation inutiles, est orientée vers la prestation au client du meilleur produit possible et, par la centralisation de certaines fonctions, met un frein aux chevauchements et au gaspillage. La réorganisation a touché toutes les directions et entraînera l'abolition d'environ 250 postes d'ici la fin de 1994.



Les projets de renouvellement du parc de matériel roulant de VIA se sont poursuivis en 1993, notamment la réfection de 33 voitures-coachs en acier inoxydable qui remplaceront les dernières voitures bleu et jaune affectées à la desserte du sud-ouest ontarien. La mise en service des voitures renouvelées s'échelonne entre le printemps 1995 et la fin de 1996.

dollars. Les dernières voitures, au nombre de huit, sortiront des ateliers en 1994. Le programme comprend la conversion à l'électricité de voitures chauffées à la vapeur vieilles de 40 ans et la rénovation complète de leur intérieur. Les voitures remises à neuf allient l'élégance de leur conception d'origine à un confort et à une sécurité nettement supérieurs.

Un programme semblable prévoit la remise à neuf de 33 autres voitures en acier inoxydable, qui remplaceront les dernières voitures bleu et jaune chauffées à la vapeur encore en service dans le sud-ouest de l'Ontario. L'intérieur de ces voitures s'inspirera des voitures de notre parc LRC. Les fonds nécessaires au remplacement du parc de matériel classique, soit 58 millions de dollars, seront entièrement générés par des gains de productivité et des réductions de coûts au sein de VIA. La première rame de voitures converties entrera en service au printemps de 1995, tandis que l'ensemble des 33 voitures circuleront d'ici 1996.

En décembre, le centre de maintenance de Montréal de VIA a livré la dernière voiture-coach visée par le programme de remise à neuf du parc LRC, au

Au cours d'un blitz de 12 semaines, le programme «Idées en marche» a suscité la participation des membres du personnel de VIA, sous la forme de plus de 1500 idées qui visent à améliorer les résultats nets de l'entreprise.



Une meilleure accessibilité

Des efforts considérables ont été déployés en 1993 pour relier VIA aux systèmes informatiques de réservation Apollo de Gemini et Sabre. C'est ainsi qu'à

Les employés peuvent même dédormager les clients lésés en réduisant ou en supprimant certains frais, s'il y a lieu. L'employé en contact direct avec la clientèle est seul juge. L'objectif est d'assurer le service prévu à la satisfaction du client. Les données relatives aux incidents sont entrées dans un nouveau système informatique de rattrapage du service, auquel ont accès tous les cadres de première ligne. Ce système, mis au point par le service informatique de VIA, permet au groupe de travail qui découvre une défaillance du service d'en informer les autres groupes intéressés, de manière à la corriger dans l'ensemble du réseau avant qu'elle ne devienne monnaie courante. On trouve également dans le système des données sur les commentaires spontanés des voyageurs.

VIA a adopté de nouvelles mesures de rattrapage du service, afin de donner suite rapidement aux préoccupations des voyageurs. C'est ainsi que le premier employé auquel un client fait part d'une défaillance de notre service est habilité à intervenir sur-le-champ.

Rattrapage du service

Renouvellement du parc

En décembre 1993, 173 voitures en acier inoxydable longs parcours de VIA avaient fait l'objet de travaux dans le cadre du programme de conversion à l'électricité, qui, à terme, aura coûté 200 millions de

Une fois reliée, VIA sera le premier transporteur ferroviaire au monde — en fait, le premier transporteur de surface — à fonctionner comme un corridor Québec-Windsor seront d'abord intégrées au système. Suivront plus tard cette année les liaisons transcontinentales de l'Ouest.

compter du premier trimestre de 1994, les agences de voyages pourront réserver des places dans les trains de VIA aussi facilement que s'il s'agissait de places à bord d'un avion. Pour en arriver là, VIA doit adapter ses structures de tarification, de réservation et de compatibilité aux procédures des sociétés aériennes, ce qui l'oblige à réviser en profondeur son propre système RÉSERVIA.

Liaisons de l'Ouest

Le *Canadien*, ou Transcontinental de l'Ouest, dont le service a été considérablement amélioré en 1992 par suite de l'instauration de la classe Bleu d'Argent, a enregistré des recettes en hausse de plus de neuf pour cent, pour atteindre près de 27 millions de dollars, et un achalandage légèrement

ment en progression de deux pour cent, à plus de 152 000 voyageurs.

La ponctualité du Transcontinental de l'Ouest a augmenté de

huit pour cent par rapport à 1992, pour atteindre 73 p. 100. Parmi les clients interrogés en 1993, 93 p. 100 ont affirmé que VIA avait satisfait ou

dépassé leurs attentes globales, 92 p. 100 ont dit que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes sur le plan du rapport qualité-prix, tandis que 90 p. 100 ont déclaré qu'ils recommanderaient certainement ou

probablement nos services à leurs amis. Le projet de conversion du *Skeena* en train de jour a été reporté à plus tard, en attendant que soit

réalisée une étude sur l'ensemble de nos activités. D'abord prévue pour avril 1994, la conversion du

Skeena ne se fera certainement pas avant avril 1995. En 1993, VIA a mis à l'essai un horaire spécial de fin de semaine sur la liaison Victoria-Courtenay,

dans l'île de Vancouver, pendant une période limitée en été et en hiver. L'essai hivernal a remporté un énorme succès, et l'horaire est maintenant offert pendant toute la saison automne-hiver de 1993-1994, permettant ainsi à VIA de collaborer avec des organisateurs de voyages locaux pour faire la promotion de forfaits de

ski. VIA, le CN et Greyhound ont reçu en 1993 le Prix d'excellence du comité régional de la Colombie-Britannique et du Yukon dans le cadre de la Semaine nationale des transports, pour la mise en valeur de la gare Centrale du Pacifique, à Vancouver. Les travaux



La prestation en classe Bleu d'Argent de VIA à bord du Canadien continue d'attirer les touristes, non seulement du Canada, mais aussi du monde entier.

de rénovation ont coûté 10 millions de dollars, dont 4,6 millions de dollars financés par VIA.

La nouvelle gare Centrale du Pacifique, inaugurée en mai, est la première gare multimodale d'importance dans l'Ouest canadien. La gare abrite désormais les trains de VIA, les autocars des transporteurs provinciaux et ceux de Greyhound. Les voyageurs y bénéficient de meilleurs services, et VIA a réussi à y

D'importants travaux de modernisation de la gare Union de Winnipeg ont pris fin en juin, avec l'inauguration du «Marché de la gare Union». Les boutiques aménagées dans le Marché et les rénovations effectuées dans l'ensemble de la gare ont rehaussé considérablement l'attrait et le confort du lieu pour les voyageurs. Le Marché de la gare Union rapporte à VIA quelque 375 000\$ de recettes annuelles supplémentaires.

Malgré la diminution générale de l'achalandage, le nombre de voyageurs et les recettes en voitures-lits ont été en hausse, surtout grâce à l'instauration de la classe Alizés à bord de l'*Atlantique* et de l'*Océan*, en juin 1993. La classe Alizés offre aux voyageurs un produit considérablement amélioré, en combinant voitures en acier inoxydable remises à neuf et service personnalisé haut de gamme, incluant des repas abordables de style familial.

Pour leur part, les occupants des voitures-lits bénéficient d'un service unique en son genre, de type «hébergement en petite auberge». Le service offert en voiture-coach a lui aussi été amélioré.

Parmi les autres améliorations apportées aux liaisons de l'Est figure la construction d'une nouvelle gare à Saint-Jean, (N.-B.), qui a commencé en octobre et s'est terminée à temps pour Noël.

VIA effectue régulièrement des sondages auprès de sa clientèle pour en évaluer la satisfaction et déceler les points à améliorer. Sur les liaisons de l'Est en 1993, 97 p. 100 des voyageurs interrogés ont affirmé que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes globales, 95 p. 100 ont dit que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes au plan qualité-prix, tandis que 94 p. 100 ont déclaré qu'ils recommanderaient certainement ou probablement VIA à leurs amis.



Nos trains du Corridor ont transporté plus de trois millions de voyageurs cette année. Sur la liaison Montréal-Québec, les améliorations apportées aux services en 1992 ont donné lieu à des résultats fort positifs, soit une hausse de 19 % de l'achalandage et un bond de 35 % des recettes.

Liaisons du Corridor

Les liaisons de VIA dans le corridor Québec-Windsor continuent d'enregistrer l'achalandage et les recettes les plus élevés du réseau. Au total, les trains du Corridor ont transporté plus de trois millions de voyageurs en 1993 et rapporté quelque 110 millions de dollars. Dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, les recettes ont augmenté par rapport à 1992. Cependant, l'achalandage y a été légèrement inférieur, en raison principalement de la forte concurrence exercée par les compagnies aériennes au début de l'année et qui a influé sur le trafic Montréal-Toronto.

Entre Montréal et Québec, où l'on avait ajouté des fréquences, réduit les temps de parcours et modernisé les gares l'année précédente, les recettes ont bondi de 35 p. 100, tandis que l'achalandage a augmenté de 19 p. 100.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, durement touché par la récession, l'achalandage a aussi, les recettes ont augmenté. Le service de première classe VIA 1 a affiché un excellent rendement dans tout le Corridor. Par rapport à 1992, l'achalandage est en hausse de 17 p. 100 et les recettes, de 22 p. 100. En réponse aux commentaires des clients, nous avons amélioré nos services en étendant, en juillet, la sélection des places en classe VIA1 à presque tous les trajets.



Le taux de ponctualité dans le Corridor est demeuré à 90 p. 100. Sur l'ensemble des voyageurs interrogés en 1993, 96 p. 100 ont affirmé que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes globales, 91 p. 100 ont dit que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes sur le plan du rapport qualité-prix, tandis que 92 p. 100 ont déclaré qu'ils recommanderaient certainement ou probablement nos services à leurs amis.

Des recettes en hausse et un achalandage stable, malgré la faiblesse persistante de l'économie

Dans l'ensemble des marchés, la morosité économique n'a épargné aucune entreprise du secteur des voyages, et VIA pas plus qu'une autre. Des voyageurs et des hôtels ont dû se résigner à annuler des réservations, parfois dans une proportion de 60 p. 100. Les ventes des agences de voyages canadiennes ont considérablement fléchi, en termes de trafic voyageur, dans tout le pays.

En dépit de l'anémie du marché et de l'intense concurrence suscitée par la guerre des tarifs aériens, VIA a réussi à maintenir son achalandage. En effet, nos recettes voyageurs ont augmenté de plus de sept pour cent en raison, principalement, des majorations tarifaires justifiées par les importantes améliorations apportées aux produits.

Le ratio produits-charges de VIA est en progression constante depuis la restructuration du réseau, en 1990. En 1993, ce ratio a été de 32,9 p. 100, soit 3,1 p. 100 de mieux qu'en 1992.



Du matériel en acier inoxydable récemment remis à neuf a remplacé les voitures chauffées à la vapeur entre Montréal et Halifax au début de l'année et, en juin, le service y était sensiblement amélioré avec le lancement de la classe Allizés.

En outre, VIA a amélioré son système de rentabilisation de la capacité, dans le but d'accroître ses recettes en optimisant la capacité de ses trains. L'utilisation judicieuse de ce système permet à VIA d'accroître la quantité de places vendues à rabais dans les périodes et dans les régions où l'achalandage est faible, et de la diminuer lorsque la demande est plus forte.

Bien que ce processus n'en soit encore qu'à ses débuts, les résultats sont probants. En 1993, VIA a augmenté ses recettes de plus de 300 000 \$ dans le seul corridor Québec-Windsor, et prévoit les accroître d'environ 750 000 \$ par an d'ici la fin de 1995.

Les charges d'exploitation se sont accrues de 15 millions de dollars en 1993. De ce chiffre, 13,6 millions de dollars sont attribuables aux frais de réorganisation de la Société et aux indemnités de cessation d'emploi versées dans ce contexte.

L'autre tranche découle de diverses catégories de dépenses, y compris les pertes dues au retrait de matériel roulant désuet qui a été remplacé par des voitures en acier inoxydable renouvelées.

Améliorations constantes au produit et liaisons de l'Est

Sur les longs parcours de l'Est de VIA entre Montréal et Halifax, l'achalandage et les recettes ont légèrement régressé comparativement à 1992, en raison surtout du marasme du marché des voyages et de la baisse de certains tarifs aériens à des niveaux records ces dernières années. Les trains de l'Est ont transporté près de 256 000 voyageurs et enregistré des recettes de quelque 17 millions de dollars. Par suite du remplacement complet en janvier des voitures chauffées à la vapeur par des voitures en acier inoxydable remises à neuf, la ponctualité des trains y est passée de 86 p. 100 en 1992 à 89 p. 100 en 1993.

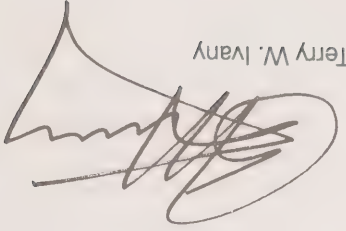
Si nous ne pouvons procéder à la planification stratégique à long terme de nos activités, nous aurons de plus en plus de difficulté à gagner nos parts. Dans un examen spécial des pratiques de gestion de VIA effectué en 1993, le vérificateur général du Canada a constaté que notre rendement souffre considérablement de l'absence d'une vision nationale explicite du rôle du rail voyageurs au Canada et du manque de direction que pourrait nous donner un mandat clair du gouvernement, conféré par la voie législative ou autrement.

VIA sollicite depuis plusieurs années un tel mandat, qui s'inscrirait dans une politique nationale cohérente des transports voyageurs. L'urgence d'obtenir ce mandat se fait de plus en plus sentir. Au cours de la prochaine année, nous comptons travailler de concert avec le gouvernement à l'élaboration d'un plan d'entrepris qui aille au-delà de la période de planification qui nous a été imposée jusqu'à présent.

L'une des questions stratégiques méritant notre attention est la mise en place d'un éventuel réseau ferroviaire à grande vitesse. VIA suit de près les travaux du groupe de travail tripartite (Canada-Québec-Ontario) sur le train à grande vitesse, et lui a communiqué les résultats de ses propres recherches sur le sujet. De plus, VIA est prête et disposée à en être l'exploitant, si le gouvernement donne son aval à ce projet.

De toute évidence, bon nombre des incertitudes de 1993 demeurent. Malgré tout, l'engagement fondamental de VIA reste intact: fournir les meilleurs services ferroviaires voyageurs qui soit au Canada, au plus bas coût possible. En ce début de 1994, VIA croit fermement pouvoir respecter cet engagement.

Le président-directeur général,


Terry W. Ivany

Nous devons chercher des moyens d'obtenir des résultats immédiats, mais nous devons surtout mettre au point des outils pour maintenir un taux d'amélioration continu dans l'avenir.

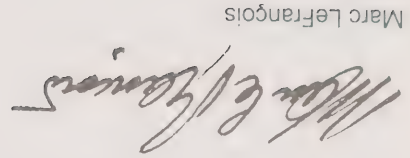
Pour marquer sa détermination à s'améliorer continuellement, la Société a décidé récemment d'implanter un processus d'amélioration du rendement dans toute l'entreprise.

Reposant sur les lois du comportement humain, ce processus amène les superviseurs et les employés sous leur responsabilité à cerner les aspects essentiels des mesures à prendre pour réussir. Grâce à des évaluations ainsi qu'à une rétroaction et à un renforcement constants, chaque employé peut ensuite savoir exactement où son rendement se situe par rapport aux résultats escomptés, et est encouragé à fêter ses succès.

La direction est convaincue de la valeur inestimable de ce processus, qui sera peut-être le facteur déterminant dans la bataille que livrera VIA pour surmonter les nombreux obstacles, internes et externes, qui se dresseront sur son chemin au cours des prochaines années.

Nombre de mesures discutées dans ce rapport montrent cette ouverture sur l'avenir. En premier lieu, nous devons réduire encore nos coûts, en prévision de l'amputation de quelque 100 millions de dollars de notre financement annuel d'ici 1996-1997. Nous devons également évaluer l'impact sur VIA d'une éventuelle fusion dans l'est du Canada des deux principaux chemins de fer marchandises et les conséquences sur nos services de la rationalisation de leurs lignes ferroviaires qu'empruntent nos trains. Nous devons enfin envisager d'injecter des fonds dans notre infrastructure et notre matériel roulant.

Le président du Conseil,


Marc LeFrançois

innovation, au sein de la Société. La participation du personnel à ce programme témoigne de sa volonté d'être mêlé plus étroitement aux activités de la Société et de collaborer à la planification de son avenir. Les employés ont ainsi aidé VIA à faire un pas dans la direction de ce que Peter Senge appelle l'« entreprise intelligente » - une entreprise en devenir, dont tous les membres s'engagent à ne jamais cesser d'apprendre, à toujours chercher de nouvelles façons de faire des affaires et de servir la clientèle.

L'avenir de VIA est indissociable de son évolution vers ce type d'entreprise. Notre personnel doit donc être bien formé, et la formation que nous lui dispensons doit faire l'objet d'un examen perpétuel pour toujours refléter les besoins de nos clients. Nous devons assurer l'amélioration continue de nos produits et de nos services. Enfin, nous devons repenser nos pratiques commerciales et nos conventions collectives afin de les adapter aux réalités d'aujourd'hui et de demain.



Les sondages menés auprès de notre clientèle révèlent un haut degré de satisfaction vis-à-vis des services de VIA, en effet, à l'échelle du réseau, 96 % des voyageurs affirment que nous répondons ou dépassons leurs attentes.

Mais nous n'avons pas simplement tenu bon dans une conjoncture difficile. Bon nombre de nos interventions ne s'arrêtaient pas à 1993, elles visaient l'avenir. Ainsi, nous avons multiplié les efforts pour jeter les bases de l'amélioration de notre rendement dans les années à venir.

Par exemple, nous nous sommes livrés au premier examen important de nos activités et de notre structure organisationnelle depuis la mise en place, en 1990, du réseau actuel. Cet examen nous a amenés, en 1993, à revoir en profondeur notre mode de gestion. D'une part, nous avons simplifié notre organisation, et d'autre part, nous avons fusionné les directions Services à la clientèle et Transport pour mieux coordonner nos services à la clientèle et l'exploitation de nos trains. Dans cette nouvelle structure, les directions opérationnelles sont regroupées en fonction de nos trois groupes de produits (liaisons de l'Est, liaisons du Corridor et liaisons de l'Ouest), pour nous permettre de réagir plus rapidement aux besoins de la clientèle et à l'évolution du marché. En consolidant les fonctions formation, approvisionnement, immeubles, relations du travail et services financiers, nous avons supprimé les chevauchements inutiles et accru la productivité. Bien que cette réorganisation ait coûté 13,6 millions de dollars et augmenté d'autant nos charges d'exploitation en 1993, nous prévoyons réaliser à l'avenir des économies de 14 millions de dollars par année.

Avec le programme « Idées en marche », nous avons incité nos employés, pendant 12 semaines, à mettre leurs idées en commun et à proposer des moyens d'accroître les recettes et de réduire les coûts, sans compromettre la qualité du service. Les employés ont répondu à cette initiative avec enthousiasme et ont formulé plus de 1 500 idées. Les suggestions retenues permettront d'améliorer les résultats nets de VIA d'environ 20 millions de dollars au cours des quatre prochaines années.

Le programme « Idées en marche » a eu un autre effet tout aussi bénéfique : il a été le révélateur d'une nouvelle attitude, privilégiant travail d'équipe et

Des résultats positifs en 1993, tremplin de gains à venir

En 1993, VIA Rail a connu une année de transition, qui aura servi à consolider les gains enregistrés depuis 1990 et à préparer la voie à d'autres améliorations futures.

Ce fut également une période de transition

pour la direction, avec l'arrivée au Conseil d'administration d'un nouveau président et la nomination d'un nouveau président-directeur général. Année d'élection, 1993 a aussi apporté son lot de changements au gouvernement fédéral, notre actionnaire, puisque trois premiers ministres se sont succédé à sa tête et qu'un important remaniement a touché les ministères.

Enfin, l'année 1993 fut une année de transition - et aussi d'incertitude - sur le marché. En déclin

depuis quelque temps, le marché canadien des voyages est demeuré stagnant. La concurrence entre

transporteurs s'est intensifiée, et la capacité de VIA de lutter à armes égales contre ses concurrents a été remise en question. En effet, Voyageur Colonial ayant prétendu que notre politique de tarifs hors pointe était préjudiciable à l'intérêt public, l'Office national des transports (ONT) a fait enquête sur cette question pendant une année, au cours de laquelle le doute a plané sur notre liberté d'adapter nos tarifs à la demande du

marché

En novembre, l'ONT a donné raison à VIA. La décision rendue a non seulement confirmé notre capacité de livrer bataille sur le marché, mais, selon nous, elle a aussi reconnu VIA comme société de transport gérée avec discernement.



Le président du Conseil Marc LeFrançois (assis) et Terry W. Ivany, président-directeur général.

Dans sa décision, l'ONT a fait état du solide rendement de VIA depuis la restructuration de son réseau en 1990. L'Office a signalé l'augmentation constante de nos recettes par voyageur-mille. En outre, nous avons relevé notre taux de recouvrement des coûts et réduit notre dépendance financière envers l'État.

Comparativement à 1990, nous avons donc accru notre achalandage, nos recettes et nos services ferroviaires, à un coût moindre pour le contribuable, et ce, malgré le rétrécissement du marché des voyages, l'intensification de la concurrence et la persistance d'une grave récession. Nous sommes fiers de constater qu'en dépit des incertitudes avec lesquelles nous avons dû composer en 1993, nous avons réussi non seulement à maintenir le rendement élevé observé par l'ONT, mais aussi à apporter d'autres améliorations dans certains secteurs.

Bien que notre achalandage n'ait pratiquement pas bougé par rapport à 1992, nous avons augmenté nos recettes et, pour la quatrième année consécutive, réduit l'apport de l'État dans le financement de l'exploitation par voyageur-mille. Nous avons maintenu notre taux de ponctualité à 90 p. 100, devançant ainsi toutes les sociétés aériennes au Canada de même qu'Amtrak, notre pendant aux États-Unis. À l'échelle nationale, nous avons satisfait ou dépassé les attentes de 96 p. 100 de nos clients.

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de VIA. Les données portant sur les années antérieures à 1990 ne sont pas comparables en raison de la restructuration du réseau mise en place au début de 1990. Certains chiffres comparatifs des années 1990 à 1992 ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1993.

	1993	1992	1991	1990
--	------	------	------	------

Indicateurs financiers clés (en milliers)

Produits d'exploitation	164 171 \$	155 780 \$	150 151 \$	142 762 \$
Charges d'exploitation	547 999 \$	533 022 \$	541 433 \$	526 386 \$
Dépenses en immobilisations	11 779 \$	44 711 \$	40 103 \$	31 483 \$
Financement de l'État	348 079 \$	388 911 \$	392 803 \$	441 483 \$

Statistiques d'exploitation clés

Ratio des produits aux charges en trésorerie (en pourcentage)	32,9	31,9	30,3	29,4
Achalandage (en milliers)	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en milliers)	819 607	817 271	820 182	784 813
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (en pourcentage)	58,8	56,6	57,9	56,7
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	126	126	131	123
Ponctualité (en pourcentage)	90	90	90	88
Effectif moyen	4 368	4 494	4 477	4 663

Table des matières

L'année en chiffres	1
Message de la direction	2
Revue de l'année	5
Rapport de la direction	11
Rapport des vérificateurs	12
États financiers	13
Notes afférentes aux états financiers	17
Annuaire de la Société	22

L'Honorable Douglas Young, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la
gestion des finances publiques, je suis heureux
de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail
Canada Inc. pour l'exercice prenant fin le
31 décembre 1993.

Ce rapport témoigne de l'engagement
fructueux de VIA Rail à réduire progressive-
ment sa dépendance à l'endroit des fonds
publics tout en continuant d'offrir au public
voyageur des services fiables et sûrs, axés sur
le client. Cet engagement demeure en tête de
l'agenda de la Société pour l'avenir.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois

VIA Rail Canada Inc. a pour mission de fournir au Canada des services ferroviaires voyageurs, intervilles et transcontinentaux, qui sont sûrs et efficaces. En 1993, avec quelque 4 360 employés, VIA a exploité chaque semaine 435 trains sur 14 000 km de voies ferrées, desservant ainsi plus de 400 localités au pays. En outre, la Société a transporté près de 3,6 millions de voyageurs, et ses recettes d'exploitation ont atteint plus de 164 millions de dollars.

VIA est une société d'Etat fédérale, et à ce titre, rend compte de ses activités au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. L'ensemble de nos activités s'articulent autour des trois valeurs fondamentales suivantes :

- **Qualité** — Engagement à offrir un service supérieur à nos clients, grâce à la qualité du travail de chaque membre de notre personnel;

- **Productivité** — Engagement envers les contribuables canadiens à assurer des services ferroviaires voyageurs efficaces;

- **Ecoute attentive** — Engagement à faire participer tous les employés au processus décisionnel et à leur fournir l'appui nécessaire pour bien exercer leurs fonctions et développer leur plein potentiel.

VIA Rail est un acteur important sur la scène économique canadienne. Les études d'impact économique, fondées sur les données et modèles économétriques de Statistiques Canada et du Conference Board du Canada, révèlent en effet que plus de 23 000 emplois à temps plein sont tributaires non seulement des activités de VIA mais aussi des dépenses de ses clients à l'extérieur des trains, et que l'activité économique générée par VIA représente chaque année environ 1,8 milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada.



Rapport annuel 1993



VIA Rail Canada Inc. Annual Report 1994

CAI
VR
-AS6



13:18	VIA	DEPARTURES DÉPARTS	VIA	13:18
40	MONTREAL		13:18	1
41	WINDSOR		13:18	1
42	VANCOUVER		13:18	1
43	OTTAWA		13:18	1
44	MONTREAL		13:18	1
45	WINDSOR		13:18	1
46	MONTREAL		13:18	1
47	LONDON		13:18	1

The Honourable Douglas Young, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the Financial Administration Act, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report for the year ending December 31, 1994.

It reports VIA Rail's continuing success in reducing progressively its dependence on government funding, while continuing to provide a safe, reliable, customer-oriented service to the travelling public. This commitment remains as a fundamental priority for the corporation in the future.

Marc LeFrançois
Chairman of the Board

VIA Rail Canada Inc. is Canada's national passenger rail company, dedicated to providing safe and efficient intercity and transcontinental rail services. In 1994, with approximately 4,000 employees, we operated 421 trains weekly on 14,000 kilometres of track, serving more than 400 communities across the country. We carried nearly 3.6 million passengers and earned more than \$176 million in total operating revenues.

A federal Crown corporation, VIA is accountable to parliament through the Minister of Transport.

VIA Rail is a major contributor to the Canadian economy. Economic impact studies conducted in 1992, based on Statistics Canada and The Conference Board of Canada econometric models, estimated that more than 23,000 full-time jobs depend on VIA's operations and related off-train passenger spending, and that VIA-generated activity contributes approximately \$1.8 billion annually to Canada's gross domestic product.



The year at a glance

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation for the year. Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1994.

	1994	1993	1992	1991	1990
Key financial indicators (000's)					
Total operating revenue	\$176,428	\$164,171	\$155,780	\$150,151	\$142,762
Operating expenses	\$508,597	\$547,999	\$533,022	\$523,972	\$541,261
Capital expenditures	\$25,302	\$11,779	\$44,711	\$40,103	\$31,483
Total government funding	\$318,202	\$348,079	\$388,911	\$392,803	\$441,483
Key operating statistics					
*Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	40.2	33.8	31.9	31.2	28.8
Total passengers carried (000's)	3,586	3,570	3,601	3,633	3,536
Total passenger miles (000's)	834,142	819,607	817,271	820,182	784,813
Government operating funding per passenger mile (cents)	35.1	41.0	42.1	43.0	52.2
Train miles operated (000's)	6,524	6,515	6,483	6,247	6,365
Car miles operated (000's)	36,351	35,861	35,993	35,890	35,767
Average passenger load factor (%)	60.0	58.8	56.6	57.9	56.7
Average number of passenger miles per train mile	128	126	126	131	123
On-time performance (%)	87	90	90	90	88
Average number of employees	4,032	4,368	4,494	4,477	4,663

* Cash operating expenses exclude amortization and reorganization charges.



Contents

Executive messages	2
The year in review	5
Management report	13
Auditors' report	14
Financial statements	15
Notes to financial statements	19
Corporate directory	24

Chairman's message

VIA Rail Canada has faced some formidable challenges in the past year – challenges which reflect the economic and social realities of the country. In this sense VIA Rail was no different from any other private or public enterprise in Canada. And like most of them, VIA has not been content to think merely in terms of survival. Instead, we are determined to fashion a future characterized by a declining dependence on public funds and steadily improving performance – a future where VIA is the best high-quality, low-cost passenger service in Canada.

All Canadians know that with the federal government's firm resolve to bring the country's deficit under control, all spending is being carefully reviewed and programs that were once considered essential are being of necessity rethought and refashioned for the future. More than ever, Canadians and their government want value for money, and want to see public funds used in a manner that adds real value and meaning to the country.

VIA entered 1994 with the need to build upon past initiatives to reorganize activities and eliminate unnecessary costs in order to reduce further its annual costs to the public by \$115 million by 1996-97. The easy choice, and the one many anticipated, was to reduce costs by cutting passenger rail services significantly. To have chosen that course however would have been to betray the trust placed in us by our shareholder to assist it in fashioning a meaningful future for passenger rail and would have denied Canadians the level of service today which they want and deserve.

We decided instead to renew our standing commitment to the federal government to drive unproductive costs out of the organization and to maintain the national network intact. We believe that service reductions must always remain a last and hopefully unnecessary option. This was by far the more difficult choice but the right choice,

Our shareholder has endorsed our approach and expressed confidence in VIA Rail to meet the challenge. The Board of Directors and I are pleased to report that we feel VIA has earned the confidence of both Canadians and the government we serve in 1994.

As you will read in this report, VIA has been able to lower its dependence significantly on govern-

ment funding without reducing the services it offers Canadians. Moreover, we have brought the national passenger rail service in under budget, and improved both revenues and cost-effectiveness substantially.

Results like this do not happen by accident. They reflect very hard work on the part of VIA employees who are committed to ensuring a brighter future for passenger rail services in Canada. This report not only details many of their accomplishments but also features photographs of our employees throughout.

They also reflect our corporate-wide commitment to fiscal responsibility and rigorous financial controls. Our job is to manage change responsibly and to become more cost-effective by working smarter, by improving productivity and by enlisting the active support of each employee in the organization toward these goals. VIA is becoming a new kind of corporation – one that is not afraid to face the fiscal realities of the day constructively and, in so doing, prosper.

Meeting these challenges responsibly is becoming a hallmark of the new VIA. Increasingly, it is evident in everything we do. It is in this spirit that we are determined to resolve one of our most important challenges – the successful negotiation with our unionized workforce of modern, fair and reasonable collective agreements that reflect today's fiscal realities, not those of a half a century ago when passenger trains were the dominant transportation mode in the country.

Times change and so must we if we are to create a vibrant and meaningful future for passenger rail service.

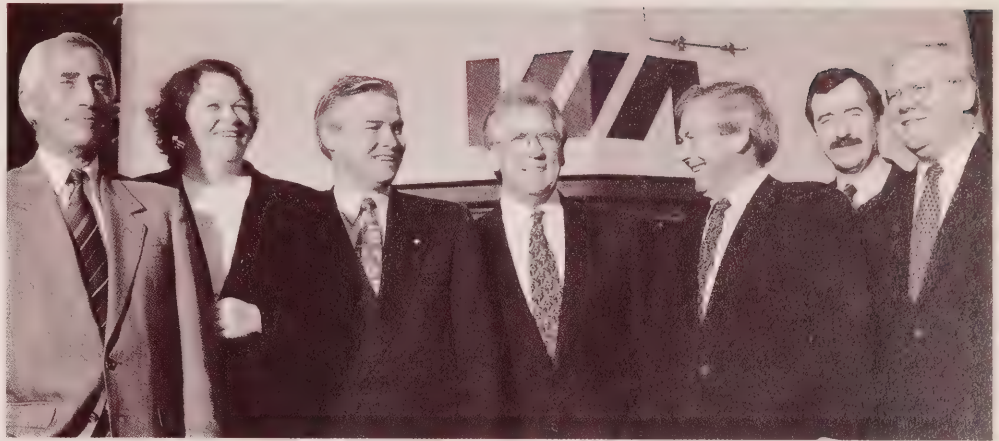
The progress we achieved in 1994 shows that we are capable of fulfilling an important role in public transportation. And this progress is just the beginning – a welcome and timely promise of things to come.



Marc LeFrançois
Chairman of the Board

President's message

In 1994 VIA focused on three principal objectives. Our priorities were to reduce costs significantly, improve the quality and consistency of the service we offer our customers and to ensure the corporation was more market-driven than ever – in short, to make the tough decisions, to take on the challenges and to realize the opportunities.



VIA Rail's executive team: (from left to right) Bert Guiney, Vice-President, Equipment Maintenance; Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing; Paul Côté, Vice-President, Customer Services; Terry Ivany, President and Chief Executive Officer; Marc LeFrançois, Chairman; Mike Gushue, Vice-President, Public Affairs and Human Resources; and Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer.

As a result, we have surpassed our financial targets, improved our revenues and significantly lowered our dependence on the public purse.

In 1994, VIA bettered its operating budget by close to \$29 million, increased its overall revenues by \$12 million and improved its overall revenue/cash operating expense ratio, the single most important measure of its financial performance, by six points in one year. This is compared with only a five-point increase over the previous three years combined.

VIA has put particular emphasis on reducing management and administrative expenses. By the end of 1994, VIA reduced its administrative staff by 45 per cent compared to two years earlier.

At VIA, we can no longer be satisfied with the status quo. We have taken charge of change and are driving it through the company. We are constantly searching for better ways of doing things – finding new ways to drive costs out of the corporation that do not add value to our business and discovering new ways to improve customer service without adding cost.

We have a new style of thinking – a style where every VIA employee is encouraged to evaluate what they are doing, and to ask questions. Is

what I am doing adding value for the customer? Is it helping VIA achieve its financial objectives? If not how can I change things?

This change, while difficult, is transforming VIA into a corporation with a much more efficient cost-conscious, and productive style of management. One with private-sector thinking applied to serving the Canadian public.

Service industries are businesses that depend on customer satisfaction for success in the marketplace. So, with a tight rein on operational costs, we also concentrated on giving employees the context, the tools and the training they needed to maintain our high levels of customer satisfaction.

We launched a corporate-wide opinion survey to determine ways in which we could make VIA a stronger organization and a better place to work.

More than 2,000 of VIA's employees took part in the survey and gave their ideas on how to improve VIA. Employees have now formed task forces to develop sets of recommendations for better training and communication. Each of these recommendations will be considered by VIA and implemented wherever possible.



In February, VIA's Chairman Marc LeFrançois and President Terry Ivany presented a plaque to the employees of the Montreal Maintenance Centre for their outstanding work on the project to refurbish the interiors of the LRC fleet.

We have also set a course for continuous improvement through "Performance Enhancement" – a process being implemented throughout the company, based on the laws of human behaviour, which requires that supervisors and staff work together to identify key targets for improvement, measure progress in achieving those targets, and constantly reinforce success.

In looking forward to the challenges ahead, we spent part of 1994 developing a new strategic plan that will ensure we identify and exploit opportunities to increase revenues and reduce costs. By the end of this process, in which all employees will have the opportunity for input, everyone at VIA will have a clear idea of what is required from them to guarantee VIA's success.

Achieving that success will present many challenges. One of the most pressing is the negotiation of new collective agreements with our employees that provide for modern labour contracts that are in sync with today's fiscal realities. VIA is seeking meaningful and necessary change to these agreements to reflect the needs of a highly-efficient passenger service.

We believe that it is the negotiation process that must fashion these new contracts because, in the end, management, labour and taxpayers want the same thing – a passenger service that sets the standard for the low-cost, high-quality service that Canadians demand and deserve.

We have developed a clear vision of our goal and how we are going to get there. The goal is an ambitious one. We are going to make VIA Rail the best passenger service in Canada. Not just the best rail service. The best passenger service, period.

In 1995, we are determined to break new ground. In doing so, we will remain committed to constructive change, cost-effectiveness and quality service to the Canadian public.

Terry W. Ivany
President and Chief Executive Officer



VIA's Western transcontinental, the Canadian, had an exceptional year with increases in revenue, ridership and volume. Its Silver & Blue service continued to draw passengers from around the world.

The year in review

Revenues, ridership, volume up, costs down

This year, VIA made gains in almost all areas of performance. Revenues were up, volume increased, and ridership grew slightly. Customer satisfaction ratings continued to be high, and while on-time performance dipped slightly, equipment performance was excellent.

But it was our performance in reducing the cost of providing passenger service that was exceptional. Costs were significantly reduced and, largely because of this, in terms of financial performance, 1994 was the best year VIA has ever had.

Following several years of stagnant growth in the travel industry, the market showed signs of life in 1994. VIA outpaced the industry in the first half of the year, and then fell back to market levels for the second half.

Almost 3.6 million passengers travelled by VIA in 1994, representing a slight increase of about one half per cent over 1993. Volume – the number of miles travelled by passengers – increased 1.8 per cent. Passenger revenues increased by \$9 million, an increase of six per cent over 1993. VIA's non-passenger revenue increased \$3 million by, for example, performing more maintenance work for other railways, bringing the overall increase in revenues for the year to \$12 million.

The big story, though, is that VIA was able to drive many unproductive costs out of the organization and end the year with \$51 million in unused operating and capital funding.

VIA waged a war on waste in 1994 – every activity was looked at in terms of whether it added value to the corporation, enhanced the quality of our service delivery or reduced our cost to the Canadian taxpayer. As a

result, the corporation lowered its operating funding requirement by close to \$29 million, lessening its financial dependence on its shareholder, the federal government.



Following the 1993 merger of the Transportation and Customer Services branches, 1994 was the first full year that all employees in customer contact positions belonged to the same department. The integration reinforces the focus on providing high-quality service consistently by all customer contact employees.

This is good news because it means the corporation is making significant reductions in its cost base, which moves it much closer to respecting reduced funding levels targeted by the federal government. The government funding required for 1994 was \$318 million. This level is being reduced to \$233 million in 1997, down \$115 million from the \$348 million received in 1993.

Savings came from all areas. VIA's Customer Services department lowered its operating costs by \$13 million compared to budget due, in part, to lower fuel costs, more efficient management of product, crew and linehaul costs, reduced use of non-VIA crews, improved productivity in the telephone sales offices, and tighter management of property-related expenses.

The Equipment Maintenance branch came in \$5 million better than budget. With the performance of VIA's equipment continuously improving, maintenance costs were down while the balance of the savings was due to lowered compensation, major maintenance and plant expenses.

In 1994, VIA lowered its operating funding requirement by \$29 million, lessening its financial dependence on its shareholder, the federal government.



In October, the international railway community presented a Brunel Award to VIA, the highest honour a company can receive from the railway industry for design excellence, in recognition of the spectacular results produced on the project to modernize VIA's stainless-steel, long-distance fleet. This project was the largest undertaking of its kind in the company's history, with all design work done in-house.

VIA's fleet has never been in better shape, thanks to a number of refurbishment programs that the corporation has undertaken in recent years. While 1993 saw the completion of the LRC project, 1994 was the year that VIA finished its \$200 million program to refurbish its 181 stainless-steel, long-distance cars.

This project involved converting the 45-year-old, steam-heated cars to head-end electric power; in addition to a complete interior refurbishment. The cars, for which VIA received international design recognition in 1994, continue to perform above expectations, in terms of reliability and availability for service.

Some of these cars have been in service for five years since their modernization and to keep them in top shape, VIA will begin putting them through an overhaul program in 1995.

A reorganization last October, in which VIA streamlined its administration

with the elimination of 243 management and 65 unionized positions, actually added to 1994 costs by about \$12 million in separation and buyout packages, but will result in savings of approximately \$18 million a year in 1995 and beyond.

The streamlining has created a structure that reduces duplication and waste through the consolidation of a number of functions, eliminates unnecessarily bureaucratic levels of authority and approval and focuses all of our resources on delivering the best possible product to our customers.

Also in October, productivity improvement initiatives reduced, by 145 positions, the workforce required to maintain our fleet.

VIA also managed to bring down costs through new approaches to operating VIA's reservations system, more rigorous management of property and office expenses, and lower taxes. Travel expenses were down, as were the costs for outside professional services and overall administrative costs due largely to the management reorganization.

VIA ended the year with \$22 million of unused capital funding as some projects were put on hold while the corporation redefined its strategic priorities. The federal government has agreed to re-profile \$20 million of this capital funding over the next two fiscal years so that VIA may apply it as required to achieving its objective of providing customers with the best service possible.

These cost savings had an appreciable impact on the revenue/cash operating expenses ratio, which is the single best measure of the corpo-



In 1994, supervisors and their staffs implemented more than 200 plans aimed at improving service or reducing costs under Performance Enhancement, a behavioural management program being implemented at VIA. Here, an employee shows a Performance Enhancement graph used to chart safety performance at VIA's Vancouver Maintenance Centre.

ration's financial performance. While it has improved steadily since 1990, last year's gain was most impressive. In 1994, the ratio improved by 19 per cent compared to 1993 and VIA reached 40 per cent for the first time ever. Since 1990, when the ratio was about 29 per cent, this is an improvement of 40 per cent.

All the attention to cutting costs in 1994 did not lessen our customers' appreciation of VIA's products or have any negative effect on the level of service that VIA provides to more than 400 Canadian communities.

VIA continued its evolution in 1994 as an innovative, market-driven passenger service company and continued to refine its products and services in response to market demand. Customers continued to rate VIA services very high, with 96 per cent systemwide saying that they found their experience with VIA matched or exceeded their expectations; 93 per cent of passengers surveyed said they would recommend VIA to family and friends.

VIA's on-time performance dipped slightly in 1994. Overall, 87 per cent of VIA trains were on time, compared to 90 per cent in 1993. The drop can be traced to the first few months of the year when one of the coldest winters on record caused problems for all modes of transportation. For the rest of the year, on-time performance returned to the outstanding levels VIA has maintained since 1990.

Eastern services

On VIA's eastern long-distance services between Montreal and Halifax, and Montreal and Gaspé, the investment that VIA made in upgrading the service in 1993 with refurbished equipment and the introduction of Easterly Class service on the

Halifax line started returning dividends. Ridership rose by 2.5 per cent and revenues improved by 3.8 per cent over the previous year. Volume was up three per cent compared to 1993.

The Eastern services carried close to 262,000 passengers, and earned just under \$18 million in revenues. With Atlantic Canada becoming an increasingly popular travel destination, thanks in part to VIA-generated media coverage in key U.S. cities, sleeping car performance was particularly strong with gains in ridership as high as 12 per cent on both the *Ocean* between Montreal and Halifax through New Brunswick and the *Chaleur* between Montreal and Gaspé.

Travellers who experienced our service in the East gave VIA a thumbs-up according to the customer surveys that VIA conducts regularly to measure cus-

tomers' satisfaction and identify areas for improvement. On the Eastern services in 1994, 96 per cent of those surveyed said that their overall trip experience met or exceeded their expectations; 92 per cent said that our service provided value for money; and 94 per cent said they would recommend VIA to their friends.

Canadian Pacific's abandonment of the Canadian Atlantic Railroad line between Sherbrooke, Que., and Saint John, N.B., through the state of Maine meant significant changes to VIA's Eastern services at the end of the year.

VIA could no longer operate the *Atlantic* between Montreal and Halifax via Saint John so in mid-December, VIA shifted its thrice-weekly Atlantic service to its all-Canadian *Ocean* route, in effect



Passengers check in at the Easterly Class service desk in Montreal's Central Station. With Atlantic Canada becoming an increasingly popular travel destination, sleeping-car ridership was up almost ten per cent on VIA's Eastern long-distance trains.

Customers rated VIA services very high, with 96 per cent systemwide saying they found their VIA experience matched or exceeded expectations.



With the goal of attracting more business travellers in the Quebec City-Windsor corridor, VIA tested an "office on rails" concept in 1994, elements of which it plans to introduce in 1995.

doubling service to communities such as Newcastle, Bathurst and Campbellton in northeastern New Brunswick. VIA has maintained service to customers in southeastern New Brunswick with a daily bus connection between Saint John and Sussex with the *Ocean* at Moncton and with a thrice-weekly connection between Fredericton and Newcastle.

Also in mid-December, VIA upgraded service on the *Chaleur* with complimentary continental breakfast for sleeping car passengers and at-seat snack and beverage service and complimentary pillow and blanket service in coach class.

On-time performance on these services was 87 per cent in 1994 compared to 89 per cent in 1993.

Corridor services

VIA's services in the densely-populated Quebec City-Windsor corridor continued to attract the highest ridership of all VIA products and generate the highest revenues – a testament to the importance of these services to business and leisure travellers alike.

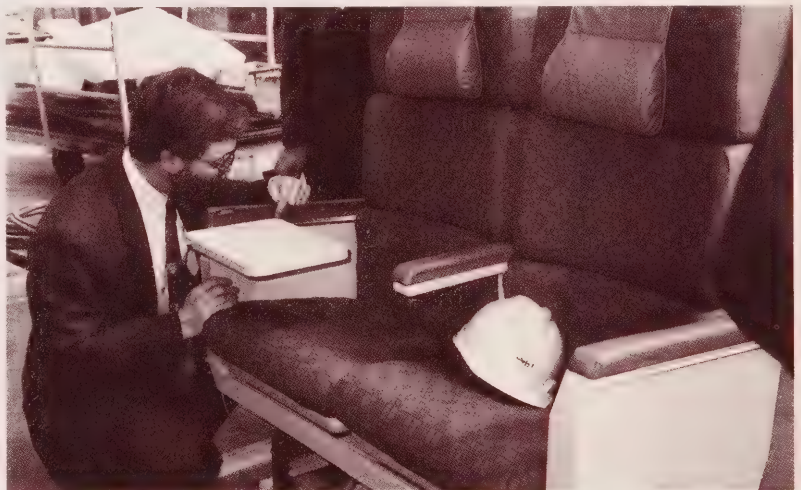
Corridor services carried more than three million passengers in 1994 with revenues of \$116 million, a six per cent increase. Volume was up 1.1 per cent compared to 1993. Ridership remained unchanged from the previous year, with traffic patterns shifting slightly – the number of passengers was down marginally in the Montreal-Ottawa-Toronto triangle

but was balanced by an increase in traffic between Montreal-Quebec City and in southwestern Ontario.

The difficult winter conditions affected on-time performance significantly enough in the first quarter to drop the yearly average by two per cent to 88 per cent. But when bad weather makes driving and flying less reliable than usual, Canadians turn to the train – and this contributed to strong ridership gains in the first part of the year, particularly in VIA 1 first-class. Over the year, first-class ridership grew by more than four per cent while volume was up over five per cent. Coach volume was up slightly while ridership was down by less than one percentage point.

In October, VIA announced significant improvements to services in southwestern Ontario. Thanks mainly to a \$7-million capital program of infrastructure improvements that has raised the speed limit to just over 150 km/h (95 mph), trip times between Toronto and Windsor via Brantford, Woodstock and London were reduced by as much as 34 minutes, resulting in travel times of just over three and a half hours between the two end cities – less than the four hours it takes to make the trip by car under ideal conditions.

At the same time, VIA doubled the number of trains operated with the newer LRC equipment



VIA made significant improvements to its service in southwestern Ontario in 1994 by lowering trip times and increasing the number of trains using LRC equipment. VIA will replace the older, steam-heated equipment still operating on these services with fully-modernized, stainless-steel cars beginning in 1995.

in southwestern Ontario. The balance of the fleet will still be VIA's older steam-heated equipment

until the summer of 1995, when VIA begins replacing them with 33 fully-modernized stainless-steel cars.

These cars are undergoing a complete refurbishment as part of a \$58 million project, which was made possible by productivity improvements within the company. These electrically-heated cars will feature interiors similar to the design of the LRC fleet. All 33 cars will be completed in 1996.

VIA expects these improvements in product quality to result in increased ridership in southwestern Ontario and is encouraged by public reaction to date. Traffic was up for the first time in years between Toronto and Windsor, due in part to faster travel times, the general resurgence of the economy, and to the weak Canadian dollar which strengthened traffic from the U.S. Also, the introduction of a joint VIA-Amtrak weekend overnight service between New York and Toronto via Niagara Falls, Ontario resulted in an increase of ridership for VIA.

VIA continued to refine its service offerings in the Corridor in 1994. For example, in Quebec and Ontario, it introduced a fax information service for Corridor train schedules and fares and tested an "office-on-rails" service aimed at providing additional amenities to business travellers which proved popular. VIA plans to introduce some elements of the prototype on a permanent basis in 1995.

VIA also made progress in furthering the availability of intermodal services to travellers. VIA's Gare du Palais station in Quebec City and the station in Woodstock, Ont., both now house the inter-city bus depots for their respective cities, providing intermodal rail-bus travel to a greater choice of destinations. As a result, passengers are better served and VIA has attracted more tenants to its stations. VIA is also in the process of developing

interline agreements with several bus companies in the Corridor.

Passengers responded by continuing to give Corridor services high marks. Of the customers



Training plays an important role in ensuring that VIA employees are capable of providing high levels of customer service. Shown here are chefs from VIA's Silver & Blue service during training prior to the introduction of new menus.

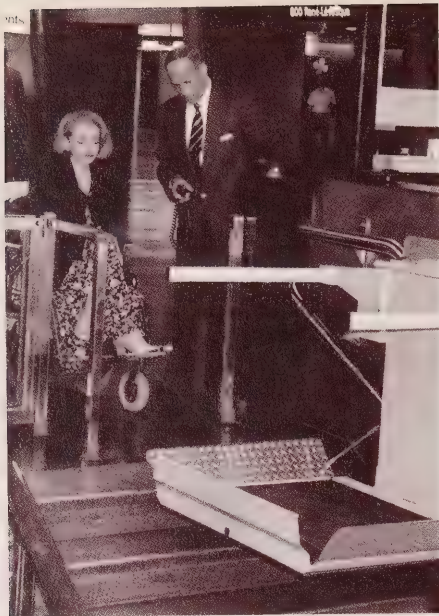
surveyed last year, 96 per cent said that their overall trip experience met or exceeded their expectations; 91 per cent said that our service provided real value for money; and 93 per cent said they would recommend VIA to their friends.

Western services

VIA's transcontinental train the *Canadian*, operating between Vancouver and Toronto, had an exceptional year, registering increases in ridership, revenue and volume. Compared to 1993, revenues rose by more than 10 per cent to over \$29 million, while ridership increased by just under one per cent to more than 153,000. Volume increased over three per cent.

Coach traffic increased by more than two per cent, and even though ridership on VIA's internationally acclaimed touring service Silver & Blue was down by two per cent, volume increased by over five per cent and this helped first-class revenues grow by 15 per cent. VIA was able to increase traffic in the peak summer period by

VIA's first-class service in the Quebec City-Windsor corridor registered volume increases of more than five per cent in 1994.



VIA continues to make its services more accessible to the physically disabled. In February, the Canadian Foundation for Physically Disabled Persons selected VIA to receive its 1994 corporate award for the leadership role in industry of VIA's special assistance program.

optimizing use of capacity and carryings remained heavy into the fall.

Silver & Blue service continued to attract tourists from all parts of the world, making a significant contribution to Canada's tourism industry.

On-time performance for the Western transcontinental was 65 per cent in 1994, compared to 73 per cent in 1993. VIA is working with CN to find solutions for the track-related problems and schedule conflicts responsible for many of the delays on the *Canadian*.

Of the customers surveyed in 1994, 93 per cent said that their overall trip experience lived up to or exceeded their expectations; 93 per cent said that our service gave value for money; and 93 per cent said they would not hesitate to recommend VIA to their friends.

Improving travel industry access to VIA's products and services

In 1994, VIA joined the computer reservation systems traditionally limited to airlines, becoming the first passenger

rail service in the world to be accessible on the systems in the same fashion as airlines. In doing so, it has made its services increasingly available to more people and has given travel agencies the ability to book VIA seats with the same ease that they book airline travel.

In March, VIA went online with both the Apollo and Sabre computer reservation systems, giving more than 30,000 agencies around the world access to 15 key destinations in the Quebec City-Windsor corridor which represent 80 per cent of VIA's business. In October, VIA joined forces with Worldspan, bringing to over 20,000 the total number of agencies in the U.S. alone with access to VIA.

This project required adapting VIA's pricing, reservations, and accounting structures to match those used by the airlines which, in turn, involved changes to VIA's own Reservia system and a massive overhaul of procedures and pricing.

With the goal of making its entire network of services easily accessible to all, not only in North America but around the world, VIA has continued to expand not only its presence but its offering on computer reservation systems. In 1994, VIA added the rest of its Corridor destinations as well as destinations for coach travel on the Eastern transcontinental. Early in 1995, all of VIA's sleeping car services, including those on the Western transcontinental, will be directly accessible on the reservation



In 1994, VIA made its services directly available to thousands more travel agents and customers world-wide by joining the computer reservation systems traditionally limited to airlines. Shown here is the celebration at VIA's Moncton telephone sales office to mark VIA's hook-up to the Apollo and Sabre systems.

systems. VIA believes this ground-breaking initiative will generate more revenue for rail travel in Canada and will position the company as a mainstream operator in world-wide surface transportation.

Yield management

VIA continued to fine-tune its approach to yield management in an effort to maximize revenues through the most efficient use of available capacity. Through yield management, which VIA began focusing on in 1993 with the development of an improved system, the number of discount seats is increased when and where passenger traffic is weak, while the number of discount seats is reduced where demand is strong. In 1994, VIA extended yield management to include selective overbooking, which it tested on key trains to offset the costly impact of last-minute cancellations.

Last year, yield management enabled VIA to increase revenue by more than \$500,000, mostly in the Quebec City-Windsor Corridor. With progressive implementation of an overbooking policy and continued application of yield management practices, it is expected that revenue will continue to grow.

Labour relations

The past year saw labour talks, aimed at producing new collective agreements to replace those that expired at the end of 1993, continue at VIA and at the Canadian freight railways. During the year, the federal government appointed labour conciliators and a conciliation commissioner to assist in the industry-wide talks, but even this was not enough to bring any of the parties together.

Many of the important issues being discussed are common to the three companies. Enough differences exist, however, that VIA is negotiating agreements that reflect the needs of a passenger service, as opposed to a freight service.



VIA's services in the densely-populated Quebec City-Windsor corridor continued to attract the highest ridership of all VIA products. Corridor services carried over three million passengers during 1994.

VIA is seeking to negotiate modern labour contracts that meet the needs of an efficient passenger service.

VIA is seeking to reduce or eliminate unproductive costs through changes in work rules and benefits, as well as reductions in the size of operating crews. The guiding principles are to seek meaningful and necessary change through negotiation, and to offer all VIA employees a fair day's pay for a fair day's work and reasonable treatment during times of change.

VIA strongly supports the negotiation process, believing it is the best means to reach agreements with its unions – agreements that provide for new, modern labour contracts that meet the needs of an efficient passenger service.

In the past, management and employees at all levels have learned to work together on common objectives realizing that, in the end, everyone wants the same thing – a passenger service that sets ever-high standards for the low-cost, high-quality service that Canadians demand and deserve.



VIA personnel appearing in the report

The annual report cover photo was shot in Toronto's Union Station. VIA wishes to thank the following VIA employees who participated in the photo shoot (not all appear in the photo):

In uniform: Isabel Nahdee; Gilles LeBlanc.

Brian Abbott, Angelo D'Errico, Bob DeFreitas, Ron DeWolfe, Roberta Hamilton, Chuck Harnish, Norma Kisil, Catherine McMurray, Leslie McKenzie, Rene Narbonne, Wayne Riehl, John Walsh, Cathy Watson.

Special thanks to Gabrielle Graham-Stevens, the child featured on the cover, who is the grand-daughter of a Toronto-based, VIA employee.

Cover photo: Ken Walley

VIA also wishes to thank the other employees who appeared in photos inside the report:

page 4 Andreas Koutsoufis, Serge Bilodeau, Alain Mercier, Marc LeFrançois and Terry Ivany.
Photo: Derek Lepper

page 5 Anthony Tynes, George Harbar, Zane Wozney Photo: Bernie Goedhart

page 6 Larry Elliot, Garry Herman, Roger Hoather, Michel Sauvageau and Len Williams.
Photo: Ted Bytalan

page 6 Keith Dagg Photo: Deborah Boardman

page 7 Mike Drisdelle, Glenn Hamilton Photo: Bernie Goedhart

page 8 Pamela Rice, with an unidentified passenger Photo: Nancy McInnis

page 8 Brian Gosselin Photo: Frances Huff

page 9 Bob McDaniels, Jimmy Pranata, Gord Naworynski, Henry Yuen, Doug McDonald, Dave Hanson and Sonny Manraj. Photo: Christine Ward

page 10 In uniform: Luc Sauvé. Photo: Francine Dubé

page 10 Unidentified employee from Sabre, VIA employees Bob McIsaac, Christena Keon Sirsly, Moe Mercier, Colleen Samson, Linda LeBlanc and Clayton Gaudet. Photo: Michelle Landry

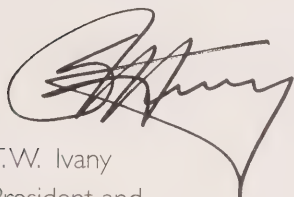
Management Report

Year ended December 31, 1994

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors, the Auditor General of Canada and Raymond, Chabot, Martin, Paré, general partnership during the audit of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of the audit and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



T.W. Ivany
President and
Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Vice-President, Planning and
Finance, and Treasurer

Montreal, Canada
February 10, 1995

Auditors' Report

To the Minister of Transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1994 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, contributed surplus, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1994 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and by-laws of the Corporation.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Raymond, Chabot, Martin, Paré
General partnership
Chartered Accountants

Montreal, Canada
February 10, 1995

L. Denis Desautels

L. Denis Desautels, FCA
Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 10, 1995

Financial Statements

As at December 31

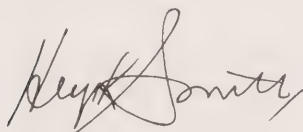
Balance sheet

(in thousands)

	Notes	1994	1993
Current assets			
Cash and term deposits		\$ 8,406	\$ 12,017
Accounts receivable		9,758	8,211
Advance on contract	5	12,879	797
Receivable from the Government of Canada		78,928	73,226
Materials		18,568	20,209
		<u>128,539</u>	<u>114,460</u>
Long-term assets			
Cash appropriated for asset renewal	3	12,518	9,500
Investment, at cost	4	2,001	2,001
Advance on contract	5	4,121	16,485
Properties	6	643,172	670,059
		<u>661,812</u>	<u>698,045</u>
		\$ 790,351	\$ 812,505
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities		\$ 102,917	\$ 102,821
Deferred revenue		4,963	5,350
		<u>107,880</u>	<u>108,171</u>
Long-term liabilities			
Network restructuring and reorganization charges	7	48,086	55,161
Deferred credits		7,482	8,303
		<u>55,568</u>	<u>63,464</u>
Shareholder's equity			
Share capital	8	9,300	9,300
Contributed surplus		682,559	707,426
Deficit		(64,956)	(75,856)
		<u>626,903</u>	<u>640,870</u>
		\$ 790,351	\$ 812,505

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



Hugh K. Smith, Q.C.
Director and Chairman of the Audit Committee



Marc LeFrançois
Director and Chairman of the Board

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of operations

(in thousands)

	Notes	1994	1993
Revenue			
Passenger		\$ 163,590	\$ 154,240
Other		12,838	9,931
		<u>176,428</u>	<u>164,171</u>
Expense			
Customer services		239,312	257,652
Equipment maintenance		114,187	145,618
Marketing and sales		26,276	26,253
Support services		48,855	49,023
General and administrative		8,926	5,784
Amortization		49,381	48,396
Reorganization charges	7	19,942	13,560
Income taxes		1,718	1,713
		<u>508,597</u>	<u>547,999</u>
Excess of expenses over revenue before operating funding from the Government of Canada		332,169	383,828
Operating funding from the Government of Canada:			
Authorized	11	(321,500)	(339,800)
Not utilized		28,600	3,500
Excess of expense over revenue		\$ 39,269	\$ 47,528

Statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada

(in thousands)

	1994	1993
Excess of expense over revenue	\$ (39,269)	\$ (47,528)
Items not requiring (providing) current operating funds:		
Amortization and losses on properties	50,169	49,299
Network restructuring and reorganization charges recovery	(18,215)	(12,730)
Reorganization charges	7,364	10,985
	<u>39,318</u>	<u>47,554</u>
Operating funding surplus for the year	\$ 49	\$ 26

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1994	1993
Balance at beginning of the year	\$ 707,426	\$ 744,946
Capital funding from the Government of Canada	25,302	11,779
Transfer to deficit:		
Non-cash transactions on properties (1992: \$ 46,076)	(50,169)	(49,299)
Balance at end of the year	\$ 682,559	\$ 707,426

Statement of deficit

(in thousands)

	1994	1993
Balance at beginning of the year	\$ 75,856	\$ 77,627
Excess of expense over revenue	39,269	47,528
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1992: \$ 46,076)	(50,169)	(49,299)
Balance at end of the year	\$ 64,956	\$ 75,856

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of changes in financial position

(in thousands)

	1994	1993
Cash provided by (used in) operating activities		
Excess of expense over revenue	\$ (39,269)	\$ (47,528)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	45,182	45,327
Losses on write-off, retirement and disposal of properties	4,987	3,972
Amortization of investment tax credits	(788)	(903)
Changes in assets and liabilities:		
Accounts receivable	(1,547)	(2,209)
Advance on contracts	282	(721)
Receivable from the Government of Canada	(900)	13,500
Materials	1,641	2,697
Accounts payable and accrued liabilities	(5,294)	1,625
Deferred revenue	(387)	976
Network restructuring and reorganization charges	(7,075)	(2,411)
Deferred credits	(33)	505
	(3,201)	14,830
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	25,302	11,779
Receivable from the Government of Canada	(4,802)	27,221
	20,500	39,000
Cash provided by (used in) investment activities		
Cash appropriated for asset renewal	(3,018)	(3,068)
Acquisition of properties	(25,302)	(11,779)
Advance on contract	0	(16,485)
Proceeds from sale of surplus properties	2,020	770
Accounts payable and accrued liabilities related to properties	5,390	(17,974)
	(20,910)	(48,536)
Cash and term deposits		
Increase (decrease) during the year	(3,611)	5,294
Balance at beginning of the year	12,017	6,723
Balance at end of the year	\$ 8,406	\$ 12,017
Represented by:		
Cash	\$ 1,141	\$ 2,726
Term deposits	7,265	9,291
	\$ 8,406	\$ 12,017

See accompanying notes to financial statements.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1994

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977 under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's mission is to manage and provide safe, efficient, effective and economic rail passenger services in Canada to meet the needs of the travelling public. It uses the roadway infrastructure of other railway companies which also assure the control of train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring and reorganization charges is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which final settlements with or disbursements are made to employees or suppliers.

Funding for capital expenditures is recorded as contributed surplus on an accrual basis.

b) Charges under train service agreements

Effective January 15, 1990, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements with Canadian Pacific Limited for the use of tracks and train personnel, control of train operations and rolling stock maintenance. It also entered into a train service and other agreements with Canadian National Railway effective January 1, 1989, to cover services provided by the latter. Charges under these agreements are not subject to adjustment by the National Transportation Agency.

Prior to these agreements, the Corporation had an operating agreement with each of Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway. The terms of these agreements are still in effect with respect to certain station facilities and ancillary services not yet covered by specific successor agreements. Charges under these operating agreements are subject to adjustment by the National Transportation Agency following a determination of the actual costs incurred each year, using railway costing methodology approved by the National Transportation Agency. Charges for the years 1989 to 1994 inclusive, have not been finalized.

Charges under these agreements are recorded as incurred.

c) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1994

d) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

e) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other Assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress or retired rolling stock.

f) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

g) Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the Corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the government approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

h) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. Lease inducement credits are amortized over the term of the leases.

i) Pension plans

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 10) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1994

j) Employee termination and special benefits

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes are expensed in the year in which these costs are incurred.

3. Cash appropriated for asset renewal

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. The Corporation is planning to invest these funds in support of future capital requirements.

4. Investment

The Corporation owns 4% of the common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) for the purpose of maintaining a reinsurance facility. The book value of this investment, according to the financial statements of R.A.I.L. as at November 30, 1994, was \$8.9 million (1993: \$8.1 million).

5. Advance on contract

The advance on contract relates to the modernization of stainless steel coaches by Canadian National Railway. The advance to Canadian National Railway will be capitalized to rolling stock on a prorata basis upon delivery and acceptance of each of the 33 cars.

6. Properties

(in millions of dollars)						
	1994			1993		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	4.7	—	4.7	4.5	—	4.5
Rolling stock	530.8	214.6	316.2	537.0	204.5	332.5
Maintenance buildings	216.9	75.3	141.6	216.3	67.1	149.2
Stations and Facilities	27.7	7.4	20.3	26.3	6.0	20.3
Infrastructure improvement	94.7	20.8	73.9	87.6	18.4	69.2
Leasehold improvements	83.9	42.2	41.7	78.7	37.3	41.4
Machinery and Equipment	29.4	18.2	11.2	27.9	16.3	11.6
Information systems	69.9	66.0	3.9	68.0	62.5	5.5
Other assets	23.3	20.6	2.7	22.2	19.8	2.4
	1,081.3	465.1	616.2	1,068.5	431.9	636.6
Projects in progress			23.4			29.7
Retired rolling stock (at salvage value)			3.6			3.8
			643.2			670.1

At December 31, 1994, the gross value of assets under capital leases included above was \$5.9 million (1993: \$6.1 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$3.7 million (1993: \$3.6 million).

Projects in progress primarily consist of rolling stock modernization and station improvement projects.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1994

7. Network restructuring and reorganization charges

The Corporation approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as management reorganizations in November 1993 and October 1994. The major costs related to these plans were:

- a) severance payments and employment security benefits governed by labour agreements and special programmes which may extend over several years;
- b) surplus properties that have been written down to their estimated salvage value and are being disposed of; and
- c) lease cancellation penalties, materials devaluation and other costs.

At December 31, 1994, a provision of \$68.8 million (1993: \$71.9 million) has been recorded to provide for the on-going costs of the network restructuring and reorganizations.

8. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1994 and 1993, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

9. Commitments

- a) The future minimum rental payments relating to operating leases mainly for real estate, computer equipment and services are as follows:

(in millions of dollars)

1995	8.8
1996	7.3
1997	7.3
1998	7.4
1999	7.8
Subsequent years up to 2034	234.8
	<u>273.4</u>

- b) As at December 31, 1994, the Corporation has outstanding commitments amounting to \$52.4 million (1993: \$51.7 million), of which \$17 million has been paid as an advance on contract, mainly in respect of upgrading rolling stock and equipment.

10. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1993 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections made for 1994, the accumulated plan benefits as at December 31, 1994 are \$819.0 million. The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$839.4 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 i), the pension expense for 1994 was \$8.0 million (1993: \$18.7 million) and included amortization of past service costs and experience gains and losses.

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1994

11. Related party transactions

The Government of Canada authorized operating payments to the Corporation of \$321.5 million (1993: \$339.8 million) and capital funding of \$47.6 million (1993: \$40.2 million) for 1994. Primarily as a result of expenditures being less than budget, the Corporation's funding requirements were as follows:

<i>(in millions of dollars)</i>	1994	1993
Funding from the Government of Canada:		
Operating funding	274.7	323.6
Network restructuring and reorganization charges recovery	18.2	12.7
Total Operating funding utilized	292.9	336.3
Capital funding utilized	25.3	11.8
	318.2	348.1

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

<i>(in millions of dollars)</i>	1994	1993
Revenue	6.7	6.2
Operating expenses	71.0	74.7
Capital expenditures	19.3	2.2
Balance payable (receivable) at the end of the year	3.1	(1.3)

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the Corporation is related, in terms of common ownership, to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business.

12. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Corporation and it is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the Corporation beyond any amounts already provided. The Corporation's collective agreements expired on December 31, 1993 and are currently under negotiation. Numerous grievances have also been filed against the Corporation, the outcome of which is not determinable nor quantifiable at this time. The outcome of these contingencies will be allocated to operations in the year in which it occurs.

Corporate Directory

As at December 31, 1994

Board of Directors

André Audet, Montreal, Quebec
Andrew F. Coffey, Thunder Bay, Ontario
Stan Hagen, Courtenay, British Columbia
Stuart Hendin, Q.C., Ottawa, Ontario
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer, Montreal, Quebec
Errol Johnson, Montreal, Quebec
Morris Kaufman, Winnipeg, Manitoba
Marc LeFrançois, Chairman of the Board, Montreal, Quebec
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario
John D. McElwain, Q.C., Toronto, Ontario
Doug Shippee, Saint John, New Brunswick
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia
Helen M. Swan, Saskatoon, Saskatchewan

Officers

Marc LeFrançois, Chairman of the Board
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer
Paul Côté, Vice-President, Customer Services
Robert J. Guiney, Vice-President, Equipment Maintenance
Michael Gushue, Vice-President, Public Affairs and Human Resources
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing
Carole Mackaay, Corporate Secretary
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer

Committees of the Board

Executive Committee

Marc LeFrançois, Chairman
Terry W. Ivany
Hugh K. Smith, Q.C.

Investment Committee

Jeffrey Lyons, Q.C., Chairman
John D. McElwain, Q.C.
André Audet
Stan Hagen

Human and Financial Resources Committee

Doug Shippee, Chairman
Andrew F. Coffey
Stuart Hendin, Q.C.
Errol Johnson
Morris Kaufman

Audit Committee

Hugh K. Smith, Q.C., Chairman
Jeffery Lyons, Q.C.
Helen M. Swan

VIA Office Locations

Headquarters and Quebec

2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9

Phone: (514) 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

Phone: (902) 494-7900

Ontario

55 York Street
Suite 1300
Toronto, Ontario
M5J 1R7

Phone: (416) 868-7211

West

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 2P8

Phone: (204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7

Phone: (604) 640-3700

Annuaire de la Société

Au 31 décembre 1994

VIA Rail Canada Inc.

Conseil d'administration

Bureaux de VIA

Siège social et Québec

2, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 2C9
Téléphone : (514) 871-6000

Atlantique

1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6

Téléphone : (902) 494-7900

Ontario

55, rue York
Bureau 1300
Toronto (Ontario)
M5J 1R7

Téléphone : (416) 868-7211

Ouest

104-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 2P8

Téléphone : (204) 949-7400

1150, rue Station
Vancouver (C.-B.)
V6A 2X7

Téléphone : (604) 640-3700

André Audet, Montréal (Québec)

Andrew F. Coffey, Thunder Bay (Ontario)

Stan Hagen, Courtenay (Colombie Britannique)

Stuart Hendin, c.r., Ottawa (Ontario)

Terry W. Ivany, président-directeur général, Montréal (Québec)

Errol Johnson, Montréal (Québec)

Morris Kaufman, Winnipeg (Manitoba)

Marc LeFrançois, président du Conseil, Montréal (Québec)

Jeffrey Lyons, c.r., Toronto (Ontario)

John D. McElwain, c.r., Toronto (Ontario)

Doug Shippee, Saint John (Nouveau-Brunswick)

Hugh K. Smith, c.r., Halifax (Nouvelle-Écosse)

Helen M. Swan, Saskatoon (Saskatchewan)

Dirigeants

Marc LeFrançois, président du Conseil

Terry W. Ivany, président-directeur général

Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle

Robert J. Guiney, vice-président, Maintenance du matériel roulant

Michael Gushue, vice-président, Affaires publiques et

Ressources humaines

Christena Keon Sirsiy, vice-présidente, Marketing

Carole Mackaay, secrétaire générale

J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier

Comités du Conseil

Comité exécutif

Marc LeFrançois, président

Terry W. Ivany

Hugh K. Smith, c.r.

Comité des placements

Jeffrey Lyons, c.r., président

John D. McElwain, c.r.

André Audet

Stan Hagen

Comité des ressources financières et humaines

Doug Shippee, président

Andrew F. Coffey

Stuart Hendin, c.r.

Errol Johnson

Morris Kaufman

Comité de vérification

Hugh K. Smith, c.r., président

Jeffrey Lyons, c.r.

Helen M. Swan

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1994

11. Opérations entre apparentés

Le Gouvernement du Canada a autorisé, pour l'année 1994, 321,5 millions de dollars (1993 : 339,8 millions de dollars) au titre du financement de l'exploitation et 47,6 millions de dollars (1993 : 40,2 millions de dollars) au titre du financement des immobilisations. Principalement dû au fait que les charges réelles de la société ont été inférieures aux charges budgétées, les crédits utilisés par la société se sont établis comme suit :

(en millions de dollars)		
1994	1993	
274,7	323,6	Exploitation
18,2	12,7	Recouvrement des frais de restructuration du réseau et de réorganisation
292,9	336,3	Financement d'exploitation utilisé
25,3	11,8	Financement en capital utilisé
318,2	348,1	

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés d'Etat comme suit :

(en millions de dollars)		
1994	1993	
6,7	6,2	Produits
71,0	74,7	Charges
19,3	2,2	Dépenses en immobilisations
3,1	(1,3)	Solde à payer (à recevoir) à la fin de l'exercice

En plus de ces opérations entre entités apparentées et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes.

12. Événualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées. Les conventions collectives liant la société ont expiré le 31 décembre 1993 et des négociations sont en cours. La société a également fait l'objet de nombreux griefs, dont l'effet ne peut actuellement être déterminé, ni quantifié. Les montants qui pourraient éventuellement résulter de ces incertitudes seront imputés aux résultats de l'exercice alors en cours.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1994

7. Restructuration du réseau et frais de réorganisation

La société a approuvé un plan de restructuration de son réseau de transport le 4 octobre 1989 ainsi que des réorganisations de la direction en novembre 1993 et octobre 1994. Les principales catégories de coûts reliées à ces plans sont :

- a) indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives et programmes spéciaux qui peuvent s'étendre sur plusieurs années;
- b) immobilisations retirées des opérations qui ont été dépréciées jusqu'à concurrence de leur valeur de récupération et dont la société est en train de se départir; et
- c) pénalités de résiliation de baux, perte de valeur du stock ainsi que d'autres coûts.

Au 31 décembre 1994, une provision de 68,8 millions de dollars (1993 : 71,9 millions de dollars) a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs de cette restructuration du réseau et de ces réorganisations.

8. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1994 et 1993, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

9. Engagements

a) Les charges de loyer futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, à du matériel et à des services informatiques sont les suivantes :

	(en millions de dollars)
1995	8,8
1996	7,3
1997	7,3
1998	7,4
1999	7,8
Exercices subséquents jusqu'en 2034	234,8
	273,4

b) Au 31 décembre 1994, les engagements de la société, touchant principalement l'amélioration des installations et du matériel roulant, totalisaient 52,4 millions de dollars (1993 : 51,7 millions de dollars), dont 17 millions de dollars ont déjà été versés à titre d'avance aux fins de l'exécution d'un contrat.

10. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1993 par des actuaire externes qui sont membres de l'Institut canadien des actuaire. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1994, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1994 s'élevaient à 819,0 millions de dollars. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteignait 839,4 millions de dollars.

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 i), la charge de retraite de 8,0 millions de dollars en 1994 (1993 : 18,7 millions de dollars) comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des pertes et des gains actuariels.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1994

j) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux sont imputés aux charges d'exploitation dans l'année où les coûts sont engagés.

3. Encaisse réservée au renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le conseil du Trésor du Gouvernement du Canada à mettre à part le produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires, de sorte que ces fonds soient conservés pour de futurs projets d'immobilisations. La société prévoit utiliser cette encaisse pour payer de futures dépenses en immobilisations.

4. Placement

La société détient 4% des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) dans le but de maintenir un moyen de réassurance. La valeur comptable de ce placement selon les états financiers de R.A.I.L. au 30 novembre 1994 était de 8,9 millions de dollars (1993 : 8,1 millions de dollars).

5. Avance sur contrat

L'avance consentie vise le contrat de modernisation de 33 voitures en acier inoxydable par les Chemins de fer nationaux du Canada. Un trente-troisième de l'avance versée à cette société sera viré aux immobilisations au moment de la réception et de l'acceptation de chaque voiture.

6. Immobilisations

(en millions de dollars)		1994		1993	
		Coût	Amortissement	Coût	Amortissement
		cumulé	Valeur nette	cumulé	Valeur nette
Terrains	4,7	—	4,7	4,5	—
Matériel roulant	530,8	214,6	316,2	537,0	204,5
Immeubles de maintenance	216,9	75,3	141,6	216,3	67,1
Gares et installations	27,7	7,4	20,3	26,3	6,0
Amélioration de l'infrastructure	94,7	20,8	73,9	87,6	18,4
Améliorations locales	83,9	42,2	41,7	78,7	37,3
Machinerie et matériel	29,4	18,2	11,2	27,9	16,3
Systèmes informatiques	69,9	66,0	3,9	68,0	62,5
Autres actifs	23,3	20,6	2,7	22,2	19,8
Projets en voie de réalisation	1 081,3	465,1	616,2	1 068,5	431,9
Matériel roulant mis au rancart (valeur de récupération)	3,6				
	23,4				
	29,7				
	636,6				
	670,1				
	643,2				

Au 31 décembre 1994, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,9 millions de dollars (1993 : 6,1 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 3,7 millions de dollars (1993 : 3,6 millions de dollars). Les projets en voie de réalisation incluent principalement des projets de modernisation de matériel roulant et des projets d'amélioration des gares.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1994

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

e) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et matériel	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation ainsi que le matériel roulant mis au rancart ne font pas l'objet d'un amortissement.

f) Contrats de location

Les immobilisations inscrites à titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile. Les paiements de loyers en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés au résultat d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

g) Impôts sur le revenu

Le financement que le Gouvernement du Canada fournit à la société pour couvrir les charges d'exploitation est déterminé en fonction des besoins. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

h) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits d'impôt à l'investissement reportés est présenté en diminution de la dépense d'amortissement des immobilisations. Les crédits d'avantages incitatifs de location sont amortis sur la durée des contrats de bail.

i) Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire. Les coûts pour la société découlant de ces régimes de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata des années de service des employés.

Les charges de retraite (note 10) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire qui représente la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

Notes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1994

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La mission de la société est de gérer et de fournir au public des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, efficaces et économiques au Canada. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer, lesquelles assument également le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la société pour l'administration et l'exploitation des services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais reliés à la restructuration du réseau et aux réorganisations, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé par le Gouvernement du Canada à chaque année. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada.

Le financement pour couvrir les frais de la restructuration du réseau et des réorganisations est présenté à titre de recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements ou de règlement final avec les employés ou fournisseurs.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice.

b) Charges en vertu de contrats de service de trains

La société a conclu avec Canadien Pacifique Limitee un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les frais d'utilisation des voies, du personnel ferroviaire, du contrôle de l'exploitation des trains et des services d'entretien du matériel roulant. Ces contrats sont entres en vigueur le 15 janvier 1990. La société a aussi conclu avec les Chemins de fer nationaux du Canada un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les services que lui fournit cette dernière, qui sont tous entres en vigueur le 1^{er} janvier 1989. Les charges qui en découlent ne sont pas assujetties à des redressements par l'Office national des transports.

Antérieurement à ces contrats, la société était liée en vertu de contrats d'exploitation avec Canadien Pacifique Limitee et les Chemins de fer nationaux du Canada. Les termes de ces ententes sont encore en vigueur pour ce qui est de certaines gares et certains services auxiliaires qui ne sont pas encore inclus dans les nouvelles ententes distinctes. Les coûts qui découlent de ces contrats d'exploitation peuvent être redressés par l'Office national des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les sociétés de chemin de fer en utilisant la méthode de détermination des coûts d'utilisation qui est approuvée par l'Office national des transports. Les charges pour les années 1989 à 1994 inclusivement n'ont pas encore été arrêtées.

c) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

d) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitee au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers)

	1994	1993
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation		
Excédent des charges sur les produits	(39 269) \$	(47 528) \$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissements des immobilisations	45 182	45 327
Perte sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	4 987	3 972
Amortissements des crédits d'impôt à l'investissement	(788)	(903)
Fluctuations des actifs et passifs :		
Clients	(1 547)	(2 209)
Avance sur contrat	282	(721)
À recevoir du Gouvernement du Canada	(900)	13 500
Stocks	1 641	2 697
Fournisseurs et charges à payer	(5 294)	1 625
Produits reportés	(387)	976
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	(7 075)	(2 411)
Crédits reportés	(33)	505
	(3 201)	14 830
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement		
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	25 302	11 779
À recevoir du Gouvernement du Canada	(4 802)	27 221
	20 500	39 000
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement		
Encaisse réservée au renouvellement des actifs	(3 018)	(3 068)
Acquisition d'immobilisations	(25 302)	(11 779)
Avance sur contrat	0	(16 485)
Produits de la vente d'immobilisations excédentaires	2 020	770
Fournisseurs et charges à payer reliés aux immobilisations	5 390	(17 974)
	(20 910)	(48 536)
Encaisse et dépôts à terme		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(3 611)	5 294
Solde au début de l'exercice	12 017	6 723
Solde à la fin de l'exercice	8 406 \$	12 017 \$
Représenté par :		
Encaisse	1 141 \$	2 726 \$
Dépôts à terme	7 265	9 291
	8 406 \$	12 017 \$

Voir les notes offertes aux états financiers.

États financiers

Exercice terminé le 31 décembre

État du surplus d'apport

(en milliers)		
1994	1993	
707 426 \$	744 946 \$	Solde au début de l'exercice
25 302	11 779	Financement en capital par le Gouvernement du Canada
(50 169)	(49 299)	Virement au déficit :
682 559 \$	707 426 \$	Transactions hors caisse sur les immobilisations (1992 : 46 076 \$)
707 426 \$	707 426 \$	Solde à la fin de l'exercice

État du déficit

(en milliers)		
1994	1993	
75 856 \$	77 627 \$	Solde au début de l'exercice
39 269	47 528	Excédent des charges sur les produits
(50 169)	(49 299)	Virement provenant du surplus d'apport :
64 956 \$	75 856 \$	Transactions hors caisse sur les immobilisations (1992 : 46 076 \$)
64 956 \$	75 856 \$	Solde à la fin de l'exercice

Voir les notes afférentes aux états financiers.

État des résultats

(en milliers)

Produits	1994	Notes	1993
----------	------	-------	------

Voyageurs	163 590 \$		154 240 \$
Autres	12 838		9 931

Charges

Frais des services à la clientèle	239 312		257 652
-----------------------------------	---------	--	---------

Frais de la maintenance du matériel roulant	114 187		145 618
---	---------	--	---------

Frais de marketing et de ventes	26 276		26 253
---------------------------------	--------	--	--------

Frais des services de soutien	48 855		49 023
-------------------------------	--------	--	--------

Frais généraux et administratifs	8 926		5 784
----------------------------------	-------	--	-------

Amortissements	49 381		48 396
----------------	--------	--	--------

Frais de réorganisation	19 942	7	13 560
-------------------------	--------	---	--------

Impôts sur le revenu	1 718		1 713
----------------------	-------	--	-------

Excédent des charges sur les produits avant financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada	332 169		383 828
--	---------	--	---------

Financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada :			
--	--	--	--

Autorisé	11		(339 800)
----------	----	--	-----------

Non utilisé	28 600		3 500
-------------	--------	--	-------

Excédent des charges sur les produits	39 269 \$		47 528 \$
---------------------------------------	-----------	--	-----------

État du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada

(en milliers)

Excédent des charges sur les produits	1994	1993
---------------------------------------	------	------

Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants :		
--	--	--

Amortissements et pertes sur immobilisations	50 169	49 299
--	--------	--------

Recouvrement des frais de restructuration du réseau et de réorganisation	(18 215)	(12 730)
--	----------	----------

Frais de réorganisation	7 364	10 985
-------------------------	-------	--------

Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice	49 \$	26 \$
---	-------	-------

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Au 31 décembre

Bilan

(en milliers)

Notes	1994	1993
-------	------	------

Actif à court terme

Encaisse et dépôts à terme	8 406 \$	12 017 \$
Clients	9 758	8 211
Avance sur contrat	12 879	797
À recevoir du Gouvernement du Canada	78 928	73 226
Stocks	18 568	20 209
	128 539	114 460

Actif à long terme

Encaisse réservée au renouvellement des actifs	12 518	9 500
PlACEMENT, au coût	2 001	2 001
Avance sur contrat	4 121	16 485
Immobilisations	643 172	670 059
	661 812	698 045
	790 351 \$	812 505 \$

Passif à court terme

Fournisseurs et charges à payer	102 917 \$	102 821 \$
Produits reportés	4 963	5 350
	107 880	108 171

Passif à long terme

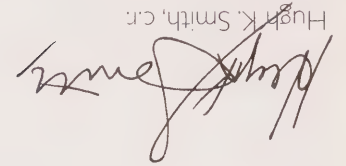
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	48 086	55 161
Crédits reportés	7 482	8 303
	55 568	63 464

Avoir de l'actionnaire

Capital-actions	9 300	9 300
Surplus d'apport	682 559	707 426
Déficit	(64 956)	(75 856)
	626 903	640 870
	790 351 \$	812 505 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,



Hugh K. Smith, c.r.
Administrateur et président
du Comité de vérification



Marc LeFrançois
Administrateur et président
du Conseil

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1994 et les états des résultats, du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du surplus d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre certification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1994 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

L. Denis Desautels, FCA

Raymond, Chabot, Martin, Paré
Société en nom collectif
Comptables Agréés

L. Denis Desautels, FCA
Vérificateur général du Canada

Montréal, Canada
Le 10 février 1995

Ottawa, Canada
Le 10 février 1995

Rapport de la direction

Exercice terminé le 31 décembre 1994

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, dans le cadre de la vérification des états financiers, à celui du Vérificateur général du Canada et de Raymond, Chabot, Martin, Paré, société en nom collectif.

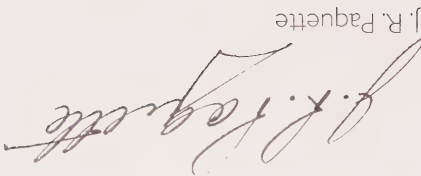
Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de vérification. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

Le président-directeur général,



T.W. Ivany

Le vice-président, Planification et Finances,
et Trésorier,



J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 10 février 1995

Le personnel de VIA apparaissant dans le rapport

La photo de la page couverture du rapport annuel a été prise à la gare Union de Toronto. VIA remercie chaleureusement les membres suivants de son personnel qui ont participé à la prise de vue (certains ne figurent pas sur le cliché) :

En uniforme : Isabel Nahdee; Gilles LeBlanc.

Brian Abbott, Angelo D'Errico, Bob DeFreitas, Ron DeVolve, Roberta Hamilton, Chuck Harnish, Norma Kisil, Catherine McMurray, Leslie McKenzie, Rene Narbonne, Wayne Riehl, John Walsh,

Cathy Watson.

Un merci spécial à Gabrielle Graham-Stevens, la fillette au premier plan de la couverture, qui est la petite-fille d'une employée de VIA en poste à Toronto.

Photo couverture : Ken Walley

VIA remercie également les autres membres de son personnel qui apparaissent sur les photos illustrant le texte du rapport :

page 4 Andreas Koutsoufis, Serge Bilodeau, Alain Mercier, Marc Lefrançois et Terry Ivany.
Photo : Derek Lepper

page 5 Anthony Tynes, George Harbar, Zane Wozney. Photo : Bernie Goedhart

page 6 Larry Elliot, Garry Herman, Roger Hoather, Michel Sauvageau et Len Williams. Photo : Ted Bytalan

page 6 Keith Dagg. Photo : Deborah Boardman

page 7 Mike Drisdelle, Glenn Hamilton. Photo : Bernie Goedhart

page 8 Pamela Rice et un voyageur non identifié. Photo : Nancy McInnis

page 8 Brian Gosselin. Photo : Frances Huff

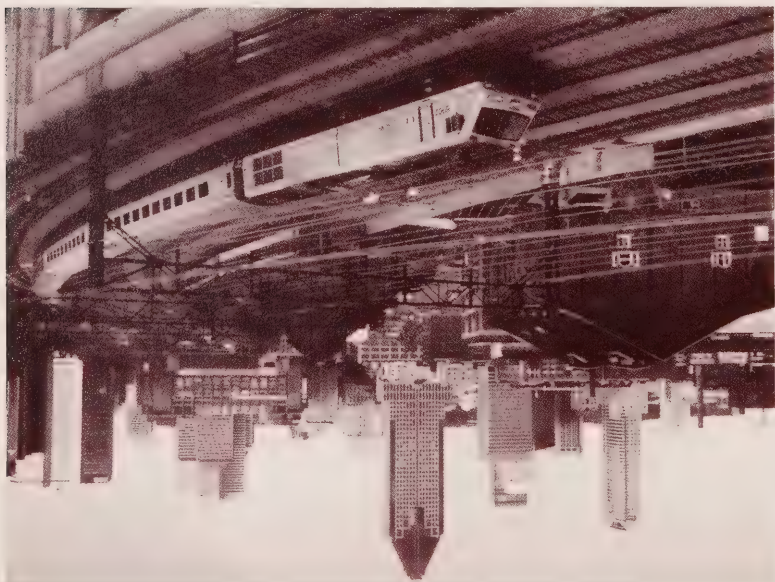
page 9 Bob McDaniel, Jimmy Franta, Gord Nawornski, Henry Yuen, Doug McDonald, Dave Hanson et
Sonny Manraj. Photo : Christine Ward

page 10 En uniforme : Luc Sauvé. Photo : Francine Dubé

page 10 Employé non identifié de Sabre et les employés suivants de VIA : Bob McIsaac,
Christena Keon Sirisy, Moe Mercier, Colleen Samson, Linda LeBlanc et Clayton Gaudet.

Photo : Michelle Landry





Les liaisons de VIA dans le corridor densément peuplé Québec-Windsor continuent d'attirer le plus fort achalandage de tous les produits VIA. Les trains du Corridor ont transporté plus de trois millions de voyageurs en 1994.

nommé des médiateurs ainsi qu'un commissaire conciliateur chargés d'assister les parties dans leurs négociations à l'échelle de l'industrie, mais cette assistance n'a pas permis de rapprocher les parties.

Plusieurs des questions discutées sont communes aux trois chemins de fer, mais des différences suffisamment importantes existent entre eux pour que VIA veuille négocier des accords qui tra- duisent les besoins d'une prestation voyageurs, en regard de ceux d'un service marchandises. VIA cherche à réaliser des gains de productivité en modifiant les règles concernant l'exécution du travail de même que certains avantages sociaux, et en réduisant la taille des équipes de conduite. Les objectifs sous-jacents sont la recherche, par voie de négociation, d'un changement significatif et nécessaire ainsi que la volonté d'accorder à tous les employés de VIA une juste rémunération pour une honnête journée de travail et une protection raiso-

VIA appuie fermement le processus des négociations, et croit qu'il s'agit là du meilleur moyen de parvenir à des ententes avec ses syndicats, des ententes qui donneront lieu à des contrats de travail nouveaux et modernes parfaitement adaptés aux exigences d'un service voyageurs efficace.

À tous les échelons de la Société, les membres de la direction et du personnel ont appris à conjuguer leurs efforts pour atteindre des objectifs communs et savent qu'au bout du compte, ils poursuivent tous le même but : fournir des services voyageurs répondant aux normes toujours plus élevées quant au rapport qualité-prix que les Canadiens exigent et auxquelles ils sont en droit de s'attendre.

Rentabilisation de la capacité

Dans le but de faciliter l'accès à l'ensemble de ses services non seulement aux Nord-américains, mais aussi aux voyageurs des autres parties du monde, VIA a continué d'accroître sa présence dans les systèmes entièrement informatisés de réservation. En 1994, VIA y a ajouté le reste de ses destinations du Corridor et d'autres, en classe coach, desservies par le Transcontinental de l'Est. Au début de 1995, toutes les places en voiture-lits, y compris celles du Transcontinental de l'Ouest, seront stockées dans les systèmes de réservation. VIA croit que cette initiative sans précédent se répercutera favorablement sur les recettes du voyage par rail au Canada, et positionnera la Société au premier plan des transporteurs de surface du monde entier.

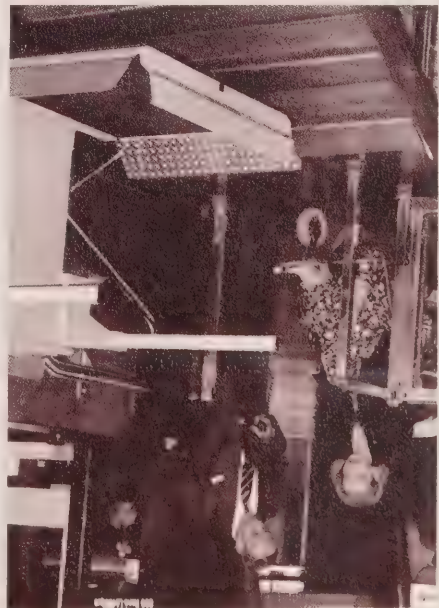
VIA a continué de perfectionner ses méthodes afin de maximiser ses recettes par l'utilisation optimale de sa capacité. La rentabilisation de la capacité, sur laquelle VIA a commencé à se concentrer en 1993 en vue d'améliorer son sys-

VIA cherche à négocier des contrats de travail qui permettront d'assurer une prestation de services voyageurs efficace.

qu'entraînent les annulations au dernier moment. Grâce à la rationalisation de la capacité, VIA a réussi l'an dernier à accroître ses recettes de plus de 500 000 dollars, principalement dans le corridor Québec-Windsor. L'instauration progressive d'une politique de surréservation et le maintien des pratiques de rationalisation de la capacité devraient continuer de faire bondir les recettes.

Relations du travail

Pendant l'année passée, les pourparlers, axés sur la conclusion de conventions collectives en remplacement de celles expirées à la fin de décembre 1993, se sont poursuivis à VIA ainsi que chez les chemins de fer marchandises canadiens. Au cours de l'année, le gouvernement fédéral a



VIA poursuit ses initiatives en vue de rendre ses services plus accessibles aux personnes handicapées. En février, la «Canadian Foundation for Physically Disabled Persons» a sélectionné VIA comme récipiendaire 1994 de son prix d'entreprise pour le rôle de leader que joue dans l'industrie du transport le programme d'aide spécial de VIA.

s'établir à plus de 153 000 voyageurs. Le nombre de voyageurs-milles payants transportés s'est accru de plus de 3 p. 100.

Le trafic en classe coach a progressé de plus de 2 p. 100 et même si la classe grand tourisme Bleu d'Argent, connue mondialement, a perdu 2 p. 100 de son achalandage, le nombre de voyageurs-milles payants transportés a augmenté à

la hausse de 15 p. 100 des recettes produites par ce service de première classe. VIA a réussi à accroître le trafic durant la période de pointe de l'été en optimisant l'utilisation de la capacité et l'achalandage est demeuré nombreux jusqu'en

La classe Bleu d'Argent a continué d'attirer des touristes de toutes les parties du globe et a ainsi apporté une importante contribution à l'industrie canadienne du tourisme.

La ponctualité du Transcontinental de l'Ouest était de 65 p. 100 en 1994, contre 73 p. 100 en 1993. VIA trouve des solutions aux problèmes liés aux voies ainsi qu'aux conflits d'horaire. Causes de plusieurs des retards du Canadien.



En 1994, VIA a rendu ses services à la disposition directe de milliers d'autres agences de voyages et de clients à l'échelle du monde entier en se joignant aux systèmes de réservation par ordinateur traditionnellement limités aux compagnies aériennes. On voit ici la petite fête tenue au bureau des réservations de VIA à Moncton pour marquer le branchement de VIA aux systèmes Apollo et Sabre.

L'industrie du voyage dispose d'une meilleure accessibilité aux services de VIA

Des clients interrogés en 1994, 93 p. 100 ont dit que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes globales, 93 p. 100 ont affirmé que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes quant au rapport qualité-prix et 93 p. 100 ont déclaré qu'ils n'hésiteraient pas à recommander les services de VIA à leurs amis.

En 1994, VIA est devenue la première société de services ferroviaires voyageurs au monde à être accessible en usant des mêmes méthodes informatisées de réservation que celles jusqu'ici limitées aux compagnies aériennes. Ainsi, elle étend l'accès à ses services et permet aux agences de voyages de retenir des places dans les trains de VIA aussi facilement que s'il s'agissait de places à bord d'avions.

En mars, VIA s'est donc reliée aux systèmes informatisés de réservation Apollo et Sabre, au moyen desquels plus de 30 000 agences de par le monde ont pu accéder à 15 destinations clés du corridor Québec-Windsor, qui compte pour 80 p. 100 du chiffre d'affaires de VIA. En octobre, un accord conclu avec Worldspan a fait passer à plus de 20 000 le nombre d'agences aux États-Unis seulement pouvant accéder à VIA.

Pour ce faire, il a fallu adapter les structures de tarification, de réservation et de comptabilité à celles des compagnies aériennes, ce qui a obligé VIA à réviser son système Réservia et à revoir de fond en comble ses procédures et ses tarifs.

prévoit intégrer certains éléments de ce concept dans son service permanent en 1995. Par ailleurs, VIA a continué d'élargir l'accès aux services intermodaux. Ainsi, la gare du Palais, à Québec, et la gare de Woodstock, en Ontario,



La formation joue un rôle primordial lorsqu'il s'agit pour le personnel de VIA de fournir un service clientèle de haut niveau. Des chefs cuisiniers de la classe Bleu d'Argent reçoivent ici une formation avant le lancement de nouveaux menus.

logent désormais des autocars et offrent donc le grand nombre de destinations. Les voyageurs bénéficient de meilleurs services et VIA a accru le nombre de locataires dans ses gares. La Société négocie actuellement des accords intercompagnies avec plusieurs autocaristes du Corridor.

Les voyageurs ont continué d'exprimer leur grande satisfaction à l'égard des liaisons du Corridor. Sur l'ensemble des voyageurs interrogés au cours de l'année, 96 p. 100 ont affirmé que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes globales, 91 p. 100 ont dit que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes sur le plan du rapport qualité-prix et 93 p. 100 ont déclaré qu'ils recommanderaient nos services à leurs amis.

Liaisons de l'Ouest

Le Canadien, train transcontinental reliant Vancouver et Toronto, a connu une année exceptionnelle, enregistrant une hausse de l'achalandage, des recettes et du nombre de voyageurs-milles payants transportés. En comparaison de 1993, les recettes ont augmenté de plus de 10 p. 100, jusqu'à plus de 29 millions de dollars, tandis que l'achalandage a monté d'un peu moins de un p. 100, pour

hausser la limite de vitesse juste au-dessus de 150 km/h (95 mi/h), on a pu réduire de 34 minutes les temps de parcours entre Toronto et Windsor via Brantford, Woodstock et London. Dès lors, ces temps de parcours dépassent tout juste trois heures et demie, soit moins que les quatre

heures que dure le trajet correspondant effectué en automobile dans des conditions idéales.

Par ailleurs, en mettant en service du matériel LRC, plus récent, VIA est parvenue à doubler le nombre de trains en circulation dans cette région. Le reste du parc demeurera composé d'anciennes voitures chauffées à la vapeur jusqu'à l'été 1995, où VIA commencera à les remplacer par 33 voitures en acier inoxydable entièrement renouvelées.

Ces voitures font l'objet d'une réfection complète dans le cadre d'un programme de remise à neuf du matériel roulant de 58 millions de dollars, rendu possible par des gains de productivité réalisés au sein de la Société. Chauffées à l'électricité, ces voitures offriront une conception intérieure semblable à celle du parc LRC. La modernisation des 33 voitures sera complétée en 1996.

VIA s'attend à ce que ces améliorations de la qualité du produit accroissent l'achalandage dans le sud-ouest de l'Ontario, comme le laisse prévoir la réaction du public jusqu'à présent. On a enregistré la première augmentation du trafic depuis nombre d'années entre Toronto et Windsor, en partie à cause de temps de parcours abrégés, de la reprise générale de l'économie et de la faiblesse du dollar canadien, qui a stimulé le trafic en provenance des États-Unis. En outre, l'introduction d'une liaison de nuit VIA-Amtrak la fin de semaine entre New York et Toronto via Niagara Falls (Ontario) s'est traduite par une hausse de l'achalandage pour VIA.

La première classe de VIA dans le corridor Québec-Windsor a enregistré une hausse des voyageurs-milles payants de plus de 5 p. 100 en 1994.

La Société a continué de raffiner ses services dans le Corridor en 1994. Par exemple, au Québec et en Ontario, elle a mis sur pied un service d'information par télécopieur sur les horaires et les tarifs des trains du Corridor. De plus, VIA a fait l'essai du concept «bureau sur rail» assurant aux voyageurs d'affaires des commodités supplémentaires qui se sont révélées populaires. VIA



Dans le but d'attirer davantage de voyageurs d'affaires dans le corridor Québec-Windsor, VIA a fait l'essai d'un concept «bureau sur rail» en 1994, dont elle se propose d'introduire certains éléments en 1995.

Sherbrooke (Québec) et Saint John (Nouveau Brunswick) par le Maine a eu une incidence importante sur les liaisons de VIA dans l'Est à la fin de l'année.

Comme VIA ne pouvait plus exploiter l'Atlantique entre Montréal et Halifax via Saint John, elle a transféré les trois liaisons hebdomadaires qu'assurait ce train à l'Océan, ce qui a eu pour effet de doubler la fréquence des trains à des endroits comme Newcastle, Bathurst et Campbellton, dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. VIA a continué de desservir le sud-est de cette province grâce à une correspondance quotidienne par autocar avec l'Océan à Moncton à partir de Saint John et de Sussex, et à trois correspondances par semaine entre Fredericton et Newcastle.

Egalement à la mi-décembre, VIA a amélioré le service à bord du Grand où les occupants des voitures-lits se voient offrir gratuitement le petit déjeuner à l'européenne tandis que ceux des voitures-coachs profitent du service de repas légers et de boissons à la place et ont droit, à titre gracieux, à un oreiller et à une couverture.

Liaisons du Corridor

Les liaisons de VIA dans le corridor Québec-Windsor, à forte densité de population, ont continué d'attirer l'achalandage et les recettes les plus élevées de l'ensemble des produits de la Société, ce qui témoigne de leur importance pour les voyageurs d'affaires que pour les «d'agrément».

Société, ce qui témoigne de leur importance tant pour les voyageurs d'affaires que pour les voyageurs d'agrément.

d'agrément.

Les trains du Corridor ont transporté plus de trois millions de voyageurs en 1994 et généré des recettes de 116 millions de dollars, en hausse de 6 p. 100. Le nombre de voyageurs-milles payants transportés s'est accru de 1,1 p. 100 par rapport à 1993. L'achalandage s'est maintenu au niveau de 1993, mais le trafic s'est légèrement déplacé : dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto, le nombre de voyageurs a connu une baisse minime, qui a toutefois été compensée par une augmentation du trafic entre Montréal et Québec ainsi que dans le sud-ouest de l'Ontario.

Conséquence d'un hiver extrêmement rigoureux, le fléchissement prononcé de la ponctualité des trains au premier trimestre s'est répercuté sur la moyenne annuelle, l'abaissant de 2 p. 100, à 88 p. 100. Pourtant, quand le mauvais temps rend les déplacements en voiture et en avion moins fiables que d'habitude, les Canadiens se rabattent sur le train, d'où la forte poussée de l'achalandage enregistré pendant la première partie de l'année, surtout en première classe VIA 1. Dans l'ensemble de l'année, l'achalandage a augmenté de plus de 4 p. 100 en première classe, alors que le nombre de voyageurs-milles payants transportés a augmenté de plus de 5 p. 100. Ce nombre a connu une légère hausse en classe coach, tandis que l'achalandage a diminué de moins de 1 p. 100.

En octobre, VIA a annoncé d'importantes améliorations aux services assurés dans le sud-ouest de l'Ontario. Grâce surtout à un programme



VIA a apporté des améliorations sensibles à ses services du sud-ouest ontarien en 1994, en abrégeant des temps de parcours et en augmentant le nombre de trains composés de matériel LRC. VIA remplacera l'ancien matériel roulant chauffé à la vapeur toujours en service sur ces liaisons par des voitures en acier inoxydable complètement renouées au début de 1995.

d'immobilisations de 7 millions de dollars destiné à l'amélioration de l'infrastructure, qui a permis de

Liaisons de l'Est

En ce qui concerne les liaisons longs

parcours de l'Est entre Montréal et Halifax ainsi qu'entre Montréal et Gaspé, les investissements que VIA a consentis en 1993 pour améliorer le service, par la remise à neuf du matériel roulant et l'instauration de la classe Alizés sur la liaison vers Halifax, ont commencé à produire des bénéfices, soit une hausse de 2,5 p. 100 de l'achalandage et de 3,8 p. 100 des recettes par rapport à l'année précédente. Le nombre de voyageurs-milles payants transportés a connu une hausse de 3 p. 100 comparativement à 1993.

VIA a transporté près de 262 000 voyageurs sur les liaisons de l'Est, qui ont généré des recettes de près de 18 millions de dollars. Comme le Canada atlantique devient une destination de plus en plus populaire, en partie grâce à la publicité qu'a faite VIA dans certaines grandes villes des États-Unis, les recettes en classe voitures-lits ont été particulièrement élevées, l'achalandage s'accroissant de 12 p. 100 tant à bord de l'Océan entre Montréal et Halifax via le

Nouveau-Brunswick, qu'à bord du Chaleur entre Montréal et Gaspé.

Selon les résultats des sondages que mène régulièrement VIA pour évaluer la satisfaction de la clientèle et déceler les points à améliorer, les voyageurs qui ont eu recours à nos services dans l'Est étaient des plus satisfaits.

Sur les liaisons de l'Est en

1994, 96 p. 100 des voyageurs interrogés ont affirmé que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes globales, 92 p. 100 ont dit que notre service avait satisfait ou dépassé leurs attentes en ce qui concerne le rapport qualité-prix et 94 p. 100 ont déclaré qu'ils recommanderaient VIA à leurs amis.

L'abandon par Canadien Pacifique de la ligne de la Canadian Atlantic Railway reliant les villes de

certains projets en attendant d'avoir redéfini ses priorités stratégiques. Comme le gouvernement

fédéral a accepté de reporter une partie de cet excédent, soit 20 millions de dollars, sur les deux prochains exercices, VIA pourra utiliser cette somme au besoin en vue d'atteindre son objectif, qui consiste à fournir le meilleur service possible à sa clientèle.

Ces économies ont eu d'importantes répercussions sur le ratio produits-charges, qui est le meilleur indicateur du rendement financier de la Société. Ce ratio n'a cessé de croître depuis 1990, mais c'est en 1994 qu'il a connu sa plus forte hausse : il a augmenté de 19 p. 100 par rapport à celui de 1993 et a atteint le niveau record de 40 p. 100. Il s'agit d'une amélioration de 40 p. 100 depuis 1990, où le ratio produits-charges était d'environ 29 p. 100.

Tous les efforts consacrés à la compression des dépenses en 1994 n'ont cependant pas fait diminuer le taux de satisfaction des clients de VIA ni entaché la qualité du service que nous fournissons à plus de 400 localités du Canada.

En 1994, VIA a poursuivi son évolution comme entreprise de services voyageurs novatrice, axée sur le marché, et dans cette optique, a continué de raffiner ses produits et ses services en fonction de la demande. Les taux d'appréciation des services de VIA sont demeurés très élevés : 96 p. 100 des voyageurs interrogés dans l'ensemble du réseau ont affirmé que VIA avait satisfait ou dépassé leurs attentes et 93 p. 100 qu'ils recommanderaient VIA aux membres de leur famille et à leurs amis.

Le taux de ponctualité des trains de VIA a diminué quelque peu. Il était de 87 p. 100 dans l'ensemble en 1994, contre 90 p. 100 en 1993. La baisse remonte à l'hiver, où des froids records ont perturbé les activités dans tout le secteur des transports. Pendant le reste de l'année, la ponctualité est revenue aux taux exceptionnels que VIA affiche depuis 1990.



Les voyageurs enregistrent leur bagage au comptoir de la classe Alizés à la gare Centrale de Montréal. Le Canada atlantique devenant une destination voyage de plus en plus populaire, l'achalandage en voitures-lits a connu une hausse de près de dix pour cent dans les trains longs parcours de l'Est de VIA.

La clientèle accorde une haute cote aux services de VIA; 96 p. 100 des clients interrogés à l'échelle du réseau affirment que leur expérience avec VIA répond ou dépasse leurs attentes.



En 1994, les superviseurs et membres de leurs équipes ont appliqué plus de 200 plans visant une bonification du service ou la réduction des coûts dans le cadre de l'Amélioration du rendement, programme de gestion du comportement mis en oeuvre à VIA. Un employé montre ici un graphique d'Amélioration du rendement qui sert à mesurer la performance sécurité au centre de maintenance de Vancouver.

une performance au-delà des attentes, en termes de fiabilité et de disponibilité.

Certaines de ces voitures comptent cinq ans de service depuis leur modernisation et afin de maintenir leur haute qualité de rendement VIA prévoit les assigner à une révision générale débutant en 1995.

Par la réorganisation qu'elle a effectuée en octobre, VIA a rationalisé sa gestion. La suppression de 243 postes cadres et de 65 postes syndiqués a coûté environ 12 millions de dollars en indemnités de cessation et de rachat d'emploi en 1994, mais elle produira des économies de quelque 18 millions de dollars par année, à compter de 1995. Il en résulte une structure qui contribue à réduire les chevauchements et le gaspillage par le regroupement de fonctions et l'élimination de paliers hiérarchiques inutiles, et qui mobilise toutes nos ressources dans un seul but, fournir le meilleur service possible à nos clients.

Également en octobre, des mesures d'amélioration de la productivité ont permis de réduire de 145 postes l'effectif chargé de la maintenance du parc.

En outre, VIA a pu compresser ses coûts grâce à l'adoption de nouvelles méthodes d'exploitation du système de réservation, à un resserrement de la gestion des immobilisations et des dépenses de bureau et enfin, à des baisses de taxes. Les frais de déplacement ont diminué, tout comme les sommes affectées aux services professionnels externes et les frais d'administration généraux et ce, principalement à cause de la réorganisation de notre structure de gestion.

VIA a terminé l'année 1994 avec un financement d'immobilisations non utilisé de 22 millions de dollars, car elle a suspendu l'exécution de



En octobre, la communauté ferroviaire internationale remettait un prix Brunel à VIA, soit l'honneur suprême décerné à une entreprise par l'industrie ferroviaire en matière d'excellence de conception, en reconnaissance des résultats spectaculaires obtenus dans le cadre du projet de modernisation du parc transcontinental en acier inoxydable de VIA. Il s'agissait là du plus important projet du genre pour la Société, tous les travaux de conception ayant été exécutés à l'intérieur.

La Maintenance du matériel roulant a terminée l'année avec un excédent de 5 millions de dollars, qui s'explique par l'amélioration constante de la performance du matériel roulant de VIA et par la baisse des dépenses aux chapitres de la rémunération, des travaux de maintenance et de l'exploitation des installations.

Le parc de matériel roulant de VIA n'a jamais été en meilleure condition, grâce à un certain nombre de programmes de rénovation mis en oeuvre par la Société au cours des dernières années. Alors que 1993 voyait l'achèvement du projet LRC, c'est en 1994 que VIA terminait la remise à neuf de ses 181 voitures longs parcours en acier inoxydable, au coût de 200 millions de dollars.

Le projet incluait la conversion à l'électricité de voitures chauffées à la vapeur, âgées de 45 ans, ainsi qu'une refonte complète des intérieurs. Ces voitures, pour la conception desquelles VIA recevait en 1994 une reconnaissance internationale, continuent d'offrir

Hausse des recettes, du rendement et de l'achalandage Baisse des coûts

Cette année, VIA a réalisé des gains sur

presque tous les fronts. Les recettes ont augmenté, alors que l'achalandage et le nombre des voyageurs-milles payants ont connu une légère hausse. Les indices de satisfaction de la clientèle sont demeurés à un haut niveau, le taux de ponctualité a fléchi quelque peu et la performance du matériel roulant a été excellente.

Toutefois, l'exploit de l'année réside dans l'importante réduction du coût de prestation des services. C'est en grande partie pour cette raison que 1994 a été la meilleure année que VIA n'a jamais connue sur le plan du rendement financier.

Après plusieurs années de stagnation dans l'industrie du voyage, l'achalandage de VIA a amorcé une reprise en début d'année, par suite d'un regain des dépenses de consommation.

Les trains de VIA ont transporté près de 3,6 millions de voyageurs en 1994, ce qui représente une légère hausse de 0,5 p. 100 par rapport à 1993. Le nombre des voyageurs-milles payants transportés s'est accru de 1,8 p. 100. Les recettes voyageurs globales ont augmenté de 9 millions de dollars, soit de 6 p. 100 de plus que celles de 1993. En outre, VIA a vu augmenter de 3 millions de dollars ses produits aux autres postes, notamment à cause de l'augmentation du travail de maintenance effectué pour d'autres sociétés ferroviaires, ce qui porte la hausse globale de recettes de l'année à 12 millions de dollars.

Toutefois, le point saillant de cette revue est le fait que VIA a pu supprimer beaucoup de frais non productifs et clore l'année après avoir dépensé 51 millions de dollars de moins que le financement d'immobilisations et d'exploitation prévu au budget.

VIA a fait la chasse au gaspillage en 1994 : chaque activité devait fournir une valeur ajoutée à

En 1994, VIA a compris son besoin de financement de 29 millions de dollars, réduisant ainsi sa dépendance financière vis-à-vis du gouvernement fédéral.

A la suite de la fusion, en 1993, des directions Transport et Services à la clientèle, l'année 1994 a été la première année complète au cours de laquelle tous les membres du personnel en contact direct avec la clientèle relevaient d'une même direction. Cette intégration renforce l'accent mis sur la prestation d'un service clientèle de haute qualité, homogène et constant.



la Société, améliorer la qualité de nos services ou réduire les coûts assumés par les contribuables canadiens. Nous avons ainsi été en mesure de réduire notre besoin de financement d'exploitation de près de 29 millions de dollars et donc de

diminuer notre dépendance financière envers le principal actionnaire de VIA, le gouvernement fédéral.

Ce sont là de bonnes nouvelles, car VIA opère d'importantes réductions de coûts et s'approche d'autant des niveaux de financement la subvention fédérale accordée à la Société s'élève à 318 millions de dollars. Cette subvention baissera à 233 millions en 1997, soit 115 millions de moins que les 348 millions de dollars reçus du Trésor public en 1993.

Nous avons réalisé des économies dans tous nos champs d'activité. Les Services à la clientèle ont abaissé leurs charges d'exploitation de 13 millions de dollars par rapport aux prévisions budgétaires. Ce résultat est attribuable à différents facteurs : diminution des frais de carburant, gestion plus efficiente du produit, des équipes et des coûts du transport de ligne, moindre utilisation des équipements d'employés autres que ceux de VIA, accroissement de la productivité dans les bureaux des ventes par téléphone et resserrément de la gestion des dépenses en immobilisations.

Nous estimons que c'est par la négociation que ces nouvelles conventions doivent être établies car, tout compte fait, la direction, les travailleurs et les contribuables recherchent la même chose, un service voyageurs répondant aux normes élevées quant au rapport qualité-prix que les Canadiens exigent et auquel ils sont en droit de s'attendre.

Une de nos missions les plus urgentes consiste à conclure avec nos employés de nouvelles conventions collectives modernes qui traduiront la réalité économique d'aujourd'hui. VIA cherche à apporter des changements significatifs et nécessaires à ces conventions dans le but de répondre aux exigences d'un service voyageurs hautement efficace.

Cette réussite présentera plusieurs défis. Une de nos missions les plus urgentes consiste à conclure avec nos employés de nouvelles conventions collectives modernes qui traduiront la réalité économique d'aujourd'hui. VIA cherche à apporter des changements significatifs et nécessaires à ces conventions dans le but de répondre aux exigences d'un service voyageurs hautement efficace.

Dans la perspective des enjeux futurs, nous avons passé une partie de 1994 à élaborer un nouveau plan stratégique au moyen duquel nous rechercherons et exploiterons les possibilités d'accroître les recettes et de réduire les coûts. Au terme de ce processus, auquel tout le personnel aura l'occasion de participer, chaque employé saura avec précision ce qu'il doit faire pour assurer la réussite de VIA.

En février, le président du Conseil de VIA, Marc LeFrançois, et le président-directeur général, Terry W. Ivany, remettaient une plaque aux employés du centre de maintenance de Montréal pour leur travail exceptionnel dans la remise à neuf des intérieurs du parc LRC.



Nous avons une idée claire du but à atteindre et des moyens à prendre pour y parvenir. Notre objectif est ambitieux : faire de VIA Rail le meilleur service voyageurs au Canada. Le meilleur non seulement dans le secteur du transport ferroviaire, mais aussi dans tout le domaine des services voyageurs.

En 1995, nous sommes déterminés à emprunter de nouvelles avenues, sans pour autant faillir à notre engagement d'effectuer des changements constructifs, d'atteindre l'efficacité et de fournir un service de qualité aux Canadiens.

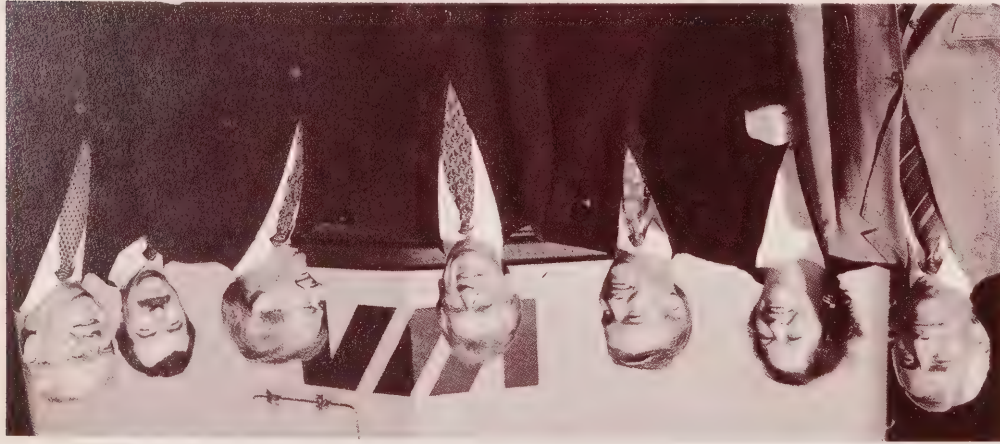
Le président-directeur général,

Terry W. Ivany




Le Transcontinental de l'Ouest de VIA, le Canadien, a connu une année exceptionnelle et a enregistré des hausses de recettes, d'achalandage et de voyageurs-milles payants. Sa classe Bleu d'Argent a continué d'attirer des voyageurs du monde entier.

Message du président-directeur général



L'équipe de la haute direction de VIA : (de gauche à droite) Bert Guiney, vice-président, Maintenance du matériel roulant; Christena Keon Sirsly, vice-présidente, Marketing; Paul Côté, vice-président, Services à la clientèle; Terry Ivany, président-directeur général; Marc LeFrançois, président du Conseil; Mike Gushue, vice-président, Affaires publiques et Ressources humaines; et Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier.

Cette transformation n'est certes pas facile, mais elle fait de VIA une entreprise qui, par son style de gestion, est beaucoup plus efficace, plus sensible aux coûts et plus productive. Une société d'État qui sert la population canadienne en appliquant les méthodes de l'entreprise privée.

Pour percer sur le marché, les entreprises de services doivent satisfaire leur clientèle. Dès lors, tout en comprimant fortement nos charges d'exploitation, nous nous sommes efforcés de fournir aux employés les conditions, les moyens et la formation dont ils ont besoin pour maintenir la satisfaction de la clientèle à un niveau élevé.

Nous avons mené un sondage d'opinion auprès de tous les membres du personnel afin de consolider l'assise de VIA et de faire de la Société un lieu de travail plus enrichissant. Plus de 2 000 employés ont répondu au sondage et formulé des suggestions dans ce sens. Des groupes de travail, formés d'employés, produiront des recommandations visant à améliorer la formation et les communications. Chaque recommandation sera examinée par la haute direction de VIA et mise en œuvre dans la mesure du possible.

En 1994, VIA

a poursuivi trois grands objectifs: réaliser d'importantes réductions de coûts, améliorer la qualité et l'uniformité du service à la clientèle et veiller à être plus que jamais axée sur le marché, bref, prendre des décisions difficiles et rester à l'affût des possibilités que présentent les différents créneaux, tant nouveaux qu'existants.

Ainsi, nous avons dépassé nos objectifs financiers, amélioré nos recettes et réduit d'au-

tant notre dépendance envers les deniers publics.

En 1994, VIA a enregistré des charges d'exploitation inférieures de près de 29 millions de dollars aux prévisions budgétaires; augmenté ses recettes globales de 12 millions de dollars et haussé le ratio produits-charges global, principal indicateur de son rendement financier; de six points en une seule année, soit une augmentation supérieure à celle de cinq points enregistrée sur l'ensemble des trois années précédentes.

VIA a mis l'accent sur la compression du personnel et des frais administratifs. À la fin de 1994, VIA avait réduit son personnel administratif de 45 p. 100 sur deux ans.

À VIA, nous ne pouvons plus nous contenter du statu quo. Nous avons privilégié le changement et en avons fait le moteur de toutes nos activités. Nous cherchons constamment de meilleures façons de faire, de nouveaux moyens d'éliminer les dépenses qui n'ajoutent aucune valeur à nos prestations et d'améliorer le service à la clientèle sans augmenter les coûts.

Nous avons instauré une nouvelle philosophie selon laquelle chaque employé de VIA est encouragé à évaluer son travail et à se poser des questions. Est-ce que mon travail augmente la valeur du service aux yeux du client? Est-ce que j'aide VIA à atteindre ses objectifs? Sinon, comment puis-je changer les choses?

Message du président du Conseil

fonds publics sans amputer les services qu'elle fournit aux Canadiens. Qui plus est, VIA a exploité son réseau ferroviaire voyageurs à un coût inférieur à son budget, tout en affichant une bien meilleure performance au chapitre des recettes et de l'efficacité. Des résultats comme ceux-là ne sont pas le fruit du hasard. Ils découlent d'efforts considérables consentis par les employés de VIA, qui sont résolus à assurer un brillant avenir aux services ferroviaires voyageurs au Canada. Dans les pages qui suivent, nombre de leurs réalisations sont décrites en détail, et ces récits sont agrémentés de photographies de plusieurs d'entre eux.

De plus, nos résultats témoignent de l'engagement de l'ensemble de la Société à assumer ses responsabilités sur le terrain de l'économie et à assurer un strict contrôle financier. VIA a pour mission de gérer le changement de manière responsable et de devenir plus efficace en rationalisant son exploitation, en augmentant la productivité et en veillant à ce que chaque employé poursuive activement ces objectifs. VIA est en voie de devenir une nouvelle entreprise, elle ne craint pas d'affronter la réalité économique d'aujourd'hui de façon constructive, ce qui lui assurera la prospérité.

La nouvelle entreprise qu'est VIA est en train de se distinguer par sa capacité à affronter et à surmonter les obstacles de manière responsable, comme en témoigne de plus en plus clairement l'ensemble de nos activités. C'est dans cet esprit que nous sommes déterminés à relever l'un de nos plus grands défis : négocier avec nos employés syndiqués des conventions collectives modernes, justes et raisonnables qui reflètent la réalité économique d'aujourd'hui et non pas celle d'il y a un demi-siècle, à l'époque où les trains de voyageurs constituaient le principal moyen de transport au pays. Autant les temps changent, autant nous devons changer si nous voulons assurer un avenir prospère au rail voyageurs.

Les progrès que nous avons accomplis en 1994 montrent que nous pouvons jouer un rôle majeur dans le secteur des transports publics. Ils ne sont que le début, les signes encourageants d'un avenir prometteur.

Le président du Conseil,



Marc Lefrançois

Au cours de la dernière année, VIA Rail Canada a fait face à des enjeux colossaux, reflets de la réalité économique et sociale du pays. En ce sens, la situation de VIA Rail se comparait à celle de toutes les autres entreprises privées et sociétés d'État au Canada. Et, comme la plupart d'entre elles, VIA ne s'est pas contentée de survivre. Aujourd'hui, nous affirmions notre résolution à bâtir un avenir où nous serons moins dépendants envers les fonds publics et améliorerons constamment notre rendement, un avenir où VIA sera le chef de file au Canada pour la prestation de services voyageurs de haute qualité, à faible coût.

Comme le gouvernement fédéral est fermement déterminé à réduire le déficit national, les Canadiens savent qu'il faut examiner attentivement toutes les dépenses et que les programmes naguère considérés comme essentiels sont forcément repensés et réorientés. Plus que jamais, les Canadiens et leur gouvernement en veillent pour leur argent et tiennent à ce que les deniers publics soient utilisés de manière à donner une valeur et un sens véritables aux activités du Canada.

À l'aube de 1994, VIA devait poursuivre son action en vue de restructurer ses activités et d'éliminer les frais inutiles de façon à compresser ses coûts de 115 millions de dollars par année jusqu'en 1996-1997. Il lui aurait été facile d'arriver à ses fins en effectuant une coupe sombre dans les services ferroviaires voyageurs, comme beaucoup l'appréhendaient. Or, ce faisant, elle aurait failli à la mission que lui a confiée son actionnaire, qui est de l'aider à façonner un avenir fécond pour le rail voyageurs, et elle aurait privé les Canadiens du niveau de service qu'ils demandent et auquel ils sont en droit de s'attendre.

Au lieu de cela, nous, à VIA, avons décidé de réitérer notre engagement permanent envers le gouvernement fédéral d'éliminer les frais inutiles et de préserver l'intégrité du réseau national. Nous estimons que les réductions de services doivent toujours être envisagées en dernier recours et nous avons opté pour la solution de loin la plus difficile, mais aussi la meilleure.

Notre actionnaire nous a donné son appui et s'est montré confiant quant à notre capacité de gagner cette bataille. Les membres du Conseil d'administration et moi-même sommes heureux d'affirmer qu'à notre avis, en 1994, VIA a mérité la confiance tant des Canadiens que du gouvernement. Comme le montre ce rapport, VIA a pu réduire de beaucoup sa dépendance envers les

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de l'année. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1994.

	1994	1993	1992	1991	1990
Indicateurs financiers clés (en milliers)					
Produits d'exploitation	176 428 \$	164 171 \$	155 780 \$	150 151 \$	142 762 \$
Charges d'exploitation	508 597 \$	547 999 \$	533 022 \$	523 972 \$	541 261 \$
Dépenses en immobilisations	25 302 \$	11 779 \$	44 711 \$	40 103 \$	31 483 \$
Financement de l'Etat	318 202 \$	348 079 \$	388 911 \$	392 803 \$	441 483 \$

Statistiques d'exploitation clés

* Ratio des produits aux charges en trésorerie (en pourcentage)	40,2	33,8	31,9	31,2	28,8
Voyageurs (en milliers)	3 586	3 570	3 601	3 633	3 536
Voyageurs-milles (en milliers)	834 142	819 607	817 271	820 182	784 813
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	35,1	41,0	42,1	43,0	52,2
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 524	6 515	6 483	6 247	6 365
Voitures-milles parcourus (en milliers)	36 351	35 861	35 993	35 890	35 767
Coefficient d'occupation moyen (en pourcentage)	60,0	58,8	56,6	57,9	56,7
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	128	126	126	131	123
Ponctualité (en pourcentage)	87	90	90	90	88
Effectif moyen	4 032	4 368	4 494	4 477	4 663

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements et les frais de réorganisation.

Contenu

2	Messages de la direction
5	Revue de l'année
13	Rapport de la direction
14	Rapport des vérificateurs
15	Etats financiers
19	Notes afférentes aux états financiers
24	Annuaire de la société

L'Honorable Douglas Young, C.P., député
Ministre des Transports

Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 1994. Ce rapport témoigne de l'engagement fructueux de VIA Rail à réduire progressivement sa dépendance à l'endroit des fonds publics tout en continuant d'offrir au public voyageur des services fiables et sûrs, axés sur le client. Cet engagement demeure en tête de l'agenda de la Société pour l'avenir.

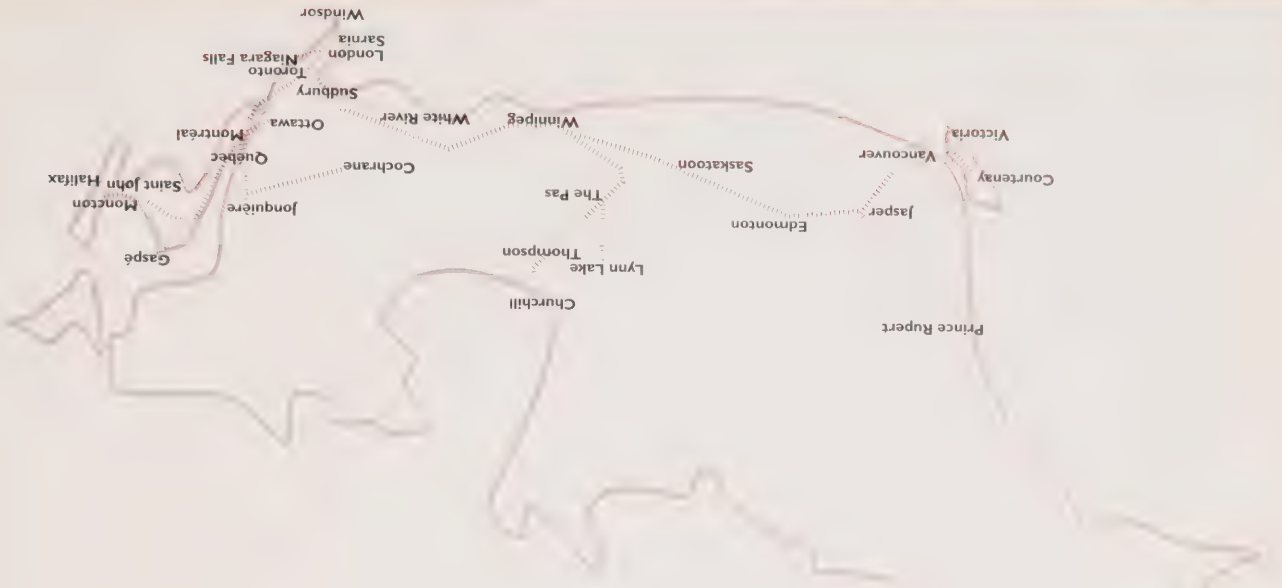
Le président du Conseil,

Marc Lefrançois

Marc Lefrançois

VIA Rail Canada Inc. a pour mission de fournir au Canada des services ferroviaires voyageurs, intervilles et transcontinentaux, qui sont sûrs et efficaces. En 1994, avec quelque 4 000 employés, VIA a exploité chaque semaine 421 trains sur 14 000 km de voies ferrées, desservant ainsi plus de 400 localités au pays. En 1994, la Société a transporté près de 3,6 millions de voyageurs, et ses recettes d'exploitation ont atteint plus de 176 millions de dollars.

VIA est une société d'Etat fédérale, et à ce titre, rend compte de ses activités au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.



VIA Rail est un acteur important sur la scène économique canadienne. Les études d'impact économique menées en 1992, fondées sur les données de Statistiques Canada et les modèles économétriques du Conference Board du Canada, révèlent en effet que plus de 23 000 emplois à temps plein sont tributaires des activités de VIA et des dépenses de ses clients à l'extérieur des trains, et que l'activité économique générée par VIA représente chaque année environ 1,8 milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada.





13:18 VIA DEPARTURES DÉPARTS VIA

62	MONTREAL	13:18	13:18
73	OTTAWA	13:18	13:18
84	WINDSOR	13:18	13:18
95	WINDSOR	13:18	13:18
106	WINDSOR	13:18	13:18
117	WINDSOR	13:18	13:18
128	WINDSOR	13:18	13:18
139	WINDSOR	13:18	13:18
150	WINDSOR	13:18	13:18
161	WINDSOR	13:18	13:18
172	WINDSOR	13:18	13:18
183	WINDSOR	13:18	13:18
194	WINDSOR	13:18	13:18
205	WINDSOR	13:18	13:18
216	WINDSOR	13:18	13:18
227	WINDSOR	13:18	13:18
238	WINDSOR	13:18	13:18
249	WINDSOR	13:18	13:18
260	WINDSOR	13:18	13:18
271	WINDSOR	13:18	13:18
282	WINDSOR	13:18	13:18
293	WINDSOR	13:18	13:18
304	WINDSOR	13:18	13:18
315	WINDSOR	13:18	13:18
326	WINDSOR	13:18	13:18
337	WINDSOR	13:18	13:18
348	WINDSOR	13:18	13:18
359	WINDSOR	13:18	13:18
370	WINDSOR	13:18	13:18
381	WINDSOR	13:18	13:18
392	WINDSOR	13:18	13:18
403	WINDSOR	13:18	13:18
414	WINDSOR	13:18	13:18
425	WINDSOR	13:18	13:18
436	WINDSOR	13:18	13:18
447	WINDSOR	13:18	13:18
458	WINDSOR	13:18	13:18
469	WINDSOR	13:18	13:18
480	WINDSOR	13:18	13:18
491	WINDSOR	13:18	13:18
502	WINDSOR	13:18	13:18
513	WINDSOR	13:18	13:18
524	WINDSOR	13:18	13:18
535	WINDSOR	13:18	13:18
546	WINDSOR	13:18	13:18
557	WINDSOR	13:18	13:18
568	WINDSOR	13:18	13:18
579	WINDSOR	13:18	13:18
590	WINDSOR	13:18	13:18
601	WINDSOR	13:18	13:18
612	WINDSOR	13:18	13:18
623	WINDSOR	13:18	13:18
634	WINDSOR	13:18	13:18
645	WINDSOR	13:18	13:18
656	WINDSOR	13:18	13:18
667	WINDSOR	13:18	13:18
678	WINDSOR	13:18	13:18
689	WINDSOR	13:18	13:18
700	WINDSOR	13:18	13:18
711	WINDSOR	13:18	13:18
722	WINDSOR	13:18	13:18
733	WINDSOR	13:18	13:18
744	WINDSOR	13:18	13:18
755	WINDSOR	13:18	13:18
766	WINDSOR	13:18	13:18
777	WINDSOR	13:18	13:18
788	WINDSOR	13:18	13:18
799	WINDSOR	13:18	13:18
810	WINDSOR	13:18	13:18
821	WINDSOR	13:18	13:18
832	WINDSOR	13:18	13:18
843	WINDSOR	13:18	13:18
854	WINDSOR	13:18	13:18
865	WINDSOR	13:18	13:18
876	WINDSOR	13:18	13:18
887	WINDSOR	13:18	13:18
898	WINDSOR	13:18	13:18
909	WINDSOR	13:18	13:18
920	WINDSOR	13:18	13:18
931	WINDSOR	13:18	13:18
942	WINDSOR	13:18	13:18
953	WINDSOR	13:18	13:18
964	WINDSOR	13:18	13:18
975	WINDSOR	13:18	13:18
986	WINDSOR	13:18	13:18
997	WINDSOR	13:18	13:18
1008	WINDSOR	13:18	13:18

CAI
VR
- A 56



The Honourable David Anderson, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister :

In accordance with the provisions
of the Financial Administration Act, I am
pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s
annual report for the year ending
December 31, 1995.



Marc LeFrançois

Chairman of the Board

THE YEAR AT A GLANCE

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation for the year. Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1995.

Key financial indicators

(in millions of dollars)

	1995	1994	1993	1992	1991
*Cash operating expenses	397.3	438.5	485.2	487.1	478.1
Total operating revenue	175.0	176.4	164.2	155.8	150.1
Government funding:					
* Cash operating expenses	222.3	262.1	321.0	331.3	328.0
Capital expenditures	39.6	25.3	11.8	44.7	40.1
Reorganization charges	33.5	30.8	15.3	12.9	24.7
Total	295.4	318.2	348.1	388.9	392.8

Key operating statistics

*Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	44.0	40.2	33.8	32.0	31.4
Total passengers carried (000's)	3,597	3,586	3,570	3,601	3,633
Total passenger miles (000's)	859,088	834,142	819,607	817,271	820,182
Government operating funding per passenger mile (cents)	29.8	35.1	41.0	42.1	43.0
Train miles operated (000's)	6,219	6,524	6,515	6,483	6,247
Car miles operated (000's)	37,100	36,351	35,861	35,993	35,890
Average passenger load factor (%)	61.1	60.0	58.8	56.6	57.9
Average number of passenger miles per train mile	138	128	126	126	131
On-time performance (%)	86	87	90	90	90
Number of employees at year-end	3,178	3,718	4,131	4,478	4,402

*Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

Contents

Chairman's message	2
President's message	4
VIA Rail 1995	7
Management report	17
Auditors' report	18
Financial statements	19
Notes to financial statements	24
Corporate directory	28



CHAIRMAN'S MESSAGE

Rapid change has become a way of life for almost every Canadian corporation. VIA Rail Canada is no exception. And although our transformation is ongoing, this annual report gives us an occasion to evaluate the changes VIA has made in the last few years.

Since 1992, VIA has accomplished what many had not thought possible. We have improved service levels while dramatically reducing the overall expenses of the corporation.

Our financial results are inspiring — VIA has been able to reduce funding from the government of Canada for cash operating expenses from \$331 million in 1992 to \$222 million in 1995, a decrease of \$109 million.

While these financial results are themselves impressive, their real significance is that they have been accomplished with a national rail system still intact, still vibrant, still addressing the travel needs of Canadians and still contributing to the financial well-being of the country and that of more than 400 communities.

Reassuringly, 95 percent of our customers report that VIA's service meets or exceeds their expectations for train travel.

Some may ask how a Crown Corporation achieved these results? First, we decided to rethink how public enterprise could be more effectively managed. This took confident and committed leadership day in and day out. President Terry Ivany has instilled private sector thinking in VIA and takes, as an article of faith, that we can reduce our costs while improving service.

His management team has rethought our organization and renegotiated long standing and outdated labour agreements. But the most important change was how we chose to meet these challenges. We involved all of our employees in a fundamental re-thinking of VIA's approach to doing business. We rethought our management style, operations, employee relations, how we delivered service, and how we measured our performance.

This process has inspired employees at every level to generate the new ideas and fresh approaches which have allowed VIA to eliminate anything that does not enhance their ability to better serve their customers.

As part of our new focus, we have been streamlining our organization and driving out unnecessary costs. Employees have made an outstanding effort to find new and better ways to work, to establish and track individual and group performance goals, and to enhance customer service.

VIA sees consistently superior customer service as its key to competitiveness, and is committed to continuous improvement in every area of customer service.

Under the leadership of VIA's officers and with the full support of the Board of Directors, dedicated employees throughout the organization have laid the foundation for the new VIA Rail.

In 1996, we take on an even greater challenge — to be the best passenger service company in Canada, gladly competing head to head with every other transportation company for that recognition.

Our transformation is a work in progress and will remain so. That's how we like it. In 1996, there are new, immediate and refreshing challenges: to build greater public recognition and awareness of our service as a practical, desirable mode of travel, and to continue to support the drive to maximize self-sufficiency.

I invite you to see the transformation of Canada's national passenger rail service for yourself. Start by reading our 1995 Annual Report. If you are impressed with what we have to say, just wait till you meet the people who have made the new VIA Rail. We are proud of what we have accomplished. We want you on board. Try our service. We intend to have you back.



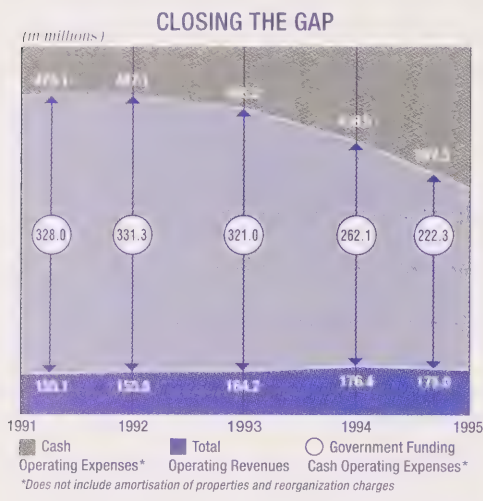
Marc LeFrançois

Chairman of the Board



P R E S I D E N T ' S M E S S A G E

For the third straight year, VIA has delivered on its commitment to maximize cost efficiencies while improving customer service. We are aggressively closing the gap between total revenues and cash operating expenses — a gap we have narrowed by 33 per cent or \$109 million since 1992. In 1995, largely due to our cost control efforts, we closed the spread by \$40 million compared to 1994.



This focus on reducing expenses has enabled VIA to diminish the total federal government subsidy, which includes restructuring and capital funding, by \$23 million in 1995. Over the last three years, we have reduced our reliance on government funding by 24 per cent, bringing the reduction in total government funding to \$94 million per year compared to 1992.

Cash operating expenses decreased to \$397 million from \$438 million in 1994, an improvement of \$41 million. Cost reductions of this magnitude would be an achievement for any company. What is truly outstanding

is that VIA employees were able to improve service at the same time.

In three years, employees have transformed VIA from a product-centered, operationally-focused corporation into a customer-centered, cost-conscious passenger service operator. Employees throughout the organization have accepted the challenge of analyzing the value and cost-effectiveness of their work, making the necessary changes, and measuring the effectiveness of these changes. VIA's success in 1995 is due in a big way to the success of their efforts.

VIA Rail has emerged as a leaner, more competitive organization. During the year, 540 employees left our organization, leaving the total number of employees at year-end at 3,178, a decrease of 29 percent from 1992. A 45-per-cent reduction in managerial and administrative staff over the last three years has been made possible by tightly focusing activities on customer service.

We faced a nine-day strike in March, following many months of difficult and eventually unsuccessful discussions with our unions. Our objective during these negotiations was to modernize long-standing collective agreements to reflect VIA's current business realities. Following the strike, a special commission and a mediation/arbitration process recommended a number of changes to the

agreements which will allow VIA to reduce costs while paying our employees a fair wage for a fair day's work.

With the strike behind us, intensive marketing and customer service efforts during the balance of 1995 enabled VIA to maintain our ridership and customer service levels, on-time performance and total revenues.

The federal government's decision to privatize CN also represented potential long-term obstacles for VIA, given that 97 per cent of our operations run over CN track. We negotiated a new agreement and dispute resolution mechanism which resulted in some significant gains for VIA Rail, including a ten-year extension of the Train Services Agreement to the year 2008 for use of CN tracks and an agreement on rents for CN land that VIA maintenance centres occupy.



VIA Rail's executive team: from left to right (front) Terry Ivany, President and Chief Executive Officer; Marc LeFrançois, Chairman; (middle) Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing; Richard McConnell, Vice-President, Education and Organizational Enhancement; Paul Côté, Vice-President, Public Affairs and Human Resources; (top) John Marginson, General Manager, Equipment Maintenance; Mike Gushue, Vice-President, Customer Services; and Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer

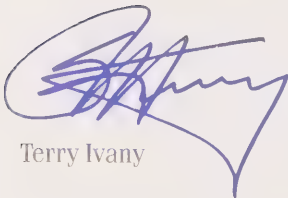
VIA Rail is ready to focus on improving the consistency and quality of our service and increasing ridership in 1996. Customer service training initiatives begun in 1995 will continue in 1996 and beyond, becoming, for employees, an ongoing opportunity to refresh and hone their skills.

New VIA products and services are being launched throughout Canada in 1996. In southwestern Ontario and on some remote Northern routes, we will complete the project to replace our blue-and-yellow, steam-heated cars with modernized, fully-refurbished stainless-steel equipment, an excellent example of the new VIA at work. The capital cost of refurbishing these trains, financed through internal productivity improvements, was significantly less than the cost of new cars, allowing VIA to provide improved comfort and reliability at lower operating cost.

In 1996, we will launch a customer reward program for frequent travellers, complete the launch of new uniforms for our 1,800 customer service employees across Canada, continue to improve our schedules and aggressively market our service, particularly to business travellers in the Quebec City-Windsor Corridor market.

We will deliver the highest quality passenger service to our customers and continue to seek out and eliminate any unproductive costs. With this strategy of revenue growth and rigorous cost control, we expect to reduce our total government subsidy by a further \$30 million in 1996.

For many years, VIA has been compared against other passenger rail systems in the world. We can hold our own against any of them. But that's not good enough. For VIA, success will be measured against other passenger services available here in Canada. I believe our results in 1995 demonstrate that VIA has the people, the products, the organization and the drive to compete successfully with any passenger service in Canada. In 1996 we intend to do just that.



Terry Ivany

President and Chief Executive Officer

Putting the customer first

The transformation of VIA continued in 1995, focusing on providing excellence in service quality while at the same time reducing costs. This was accomplished while maintaining the existing train services network, a remarkable achievement. Not content to set our sights low, VIA is determined to become the best passenger transportation company in Canada. Period.

In 1995, every employee at VIA was asked to put the customer first while looking at the manner in which they conducted their business and to eliminate anything that did not add value to VIA customers.

The results were impressive. The decrease in total government subsidy totaled \$23 million in 1995 as compared to 1994, bringing the total reduction to \$94 million since 1992.

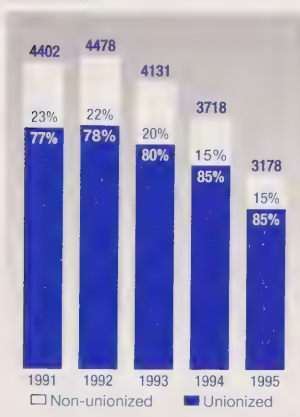
In 1995, cash operating expenses decreased to \$397 million, down from \$438 million in 1994. Since 1992, the level of cash operating expenses has decreased by \$90 million while customer satisfaction levels remained in the high nineties.

In spite of a nine-day rail strike in March, both the total number of passengers carried and passenger revenues remained virtually unchanged from 1994. VIA carried 3.6 million passengers and earned passenger revenues of \$163 million in 1995.

Lower Cost and Improved Service

This progress was based on stringent cost management and building a strong, customer-focused, private-sector work ethic.

NUMBER OF EMPLOYEES
(at yearend)

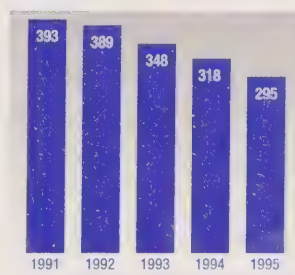


There is no question that much of the company's cost savings in 1995 were achieved through streamlining. VIA reduced its workforce by 15 per cent to 3,178, a decrease of 540 positions from 1994, bringing the total reduction from 1992 to some 1,300 positions or 29 per cent.

True change starts when VIA people everywhere ask themselves just one question: "does this add value for my customer?" and then take responsibility for making necessary changes.

VIA Rail people have learned to get the most from the least. The following examples represent only a few of the many VIA cost-saving ideas that came from our employees in 1995.

TOTAL GOVERNMENT FUNDING
(in millions)



- Reducing the idle speed of locomotives on stand-by overnight at Niagara Falls.

Cost reduction \$48,000 in 1995

- A review of activities at the Halifax maintenance centre led to efficiencies in plant maintenance.

Cost savings \$88,000 in 1995

- Local negotiations at Windsor, Ontario resulted in better accommodations for employees, at lower cost.

Cost savings \$90,000 over 3-year contract

Not one of these cost reductions lessened the quality of our service to our customers. This reflects the commitment that VIA employees have shown to our mission statement: high-quality, low-cost passenger rail service.

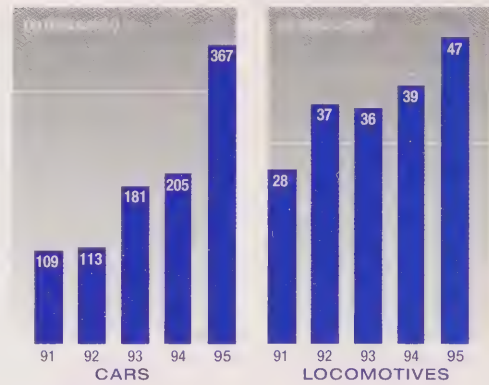
Additionally, we are getting more from our equipment. The capital investments made to modernize equipment along with improved preventive maintenance and better-skilled employees are resulting in dramatic improvements. VIA's equipment maintenance team increased the reliability of VIA locomotives by 20 per cent and cars by an incredible 79.5 per cent in 1995 as measured by the number of miles between delays caused by mechanical failure. This helped reduce overall equipment maintenance expenses by over \$15 million last year.



revenues of over \$11 million in 1995.

All of this has resulted in a third straight year of considerable cost reductions with no cuts to train service. The result, we believe, of strong management, empowered employees and a clear purpose of providing excellence in customer service.

EQUIPMENT RELIABILITY INDICATORS
(miles between delays over 5 minutes caused by mechanical failure.)





A new approach to doing business
has resulted in improved service and a dramatic
reduction in expenses.

Training For Excellence in Customer Service

Group by group, department by department, VIA employees are working together to set specific goals and track their performance. Through VIA's Performance Enhancement program, employees are translating the company's strategic plan into individual and team-based action plans. This approach, which is based on behavioral management principles, is winning support through the organization as employees take charge of their actions.

We know our future successes will come from our ability to create what we call 'PMCEs' or 'positive memorable customer experiences.' In 1995, we launched a training program entitled 'Achieving Excellence in Customer Service' that was developed to help VIA front-line employees manage key 'point of contact' interactions with customers. Referred to as 'moments of truth', these interactions are critical in enhancing customer perceptions of our services.

VIA supervisors and unionized employees with supervisory responsibilities are receiving intensive training in the skills they need to support and encourage front-line employees to provide excellent service.

VIA's new approach to employee education is to view it as a continuous process. We now offer courses in several phases, reuniting employees at regular intervals so they can refresh their knowledge and share their experiences in applying their new skills in the workplace.

Providing safe transportation for passengers and a safe workplace for employees is a top priority for VIA Rail. In 1995, we developed an "Emergency Response" training program, making use of the latest training techniques. Through video and situational training, front-line employees are learning how to better handle emergency situations. To improve safety in the workplace, we updated our safety policy and conducted health and safety evaluations in all operational areas across VIA. This has enabled us to establish performance baselines to better plan further initiatives and measure progress. VIA is already seeing improvement with a decrease in both lost-time injuries and lost days at work in 1995.

The Labour Agreements

An important element of VIA's transformation was the modernization of our labour agreements. VIA endured a nine-day strike in March, which resulted in a mediation/arbitration process. In the end, new collective agreements, some with completely restructured compensation arrangements, were imposed by binding arbitration. The effect is VIA can run its operations with greater efficiency and effectiveness.

Today, VIA management and union representatives are working together to tackle our real opposition: other competitors in the passenger services industry.





Employees have new and better ways to
establish and track individual and group performance goals.

The Services

1. The Corridor

Two-thirds of VIA's passenger revenues come from services in the densely populated "Corridor" between Quebec City and Windsor, of which business travel accounts for approximately 30 per cent of our passengers.

We know through experience and research that our products and service capabilities equip us well to meet the needs of the business traveller who places high value on the ability to make productive use of travel time and on excellent service.

Interestingly, in 1995, air tickets for business grew by 4 per cent while train tickets for business grew by 13 per cent. In the Corridor, total VIA ridership was up slightly but revenues dipped 4.5 per cent, mainly because of the March strike. On-time performance remained high at 87 per cent.

With trip times between Toronto and Montreal of under four hours on its express service, VIA can compete with other passenger modes in terms of downtown-to-downtown travel time while winning hands-down for comfort, space and service. In this important market, our focus on responsive service and additional frequencies will steadily increase our market share.

In 1995, VIA began replacing its blue-and-yellow, steam-heated cars in southwestern Ontario with fully-modernized, stainless-steel equipment. In all, 33 cars will be introduced meaning all services in southwestern Ontario will be operated with either these modernized cars or VIA's LRC equipment. The introduction of the refurbished cars, with interiors that feature better temperature control and lighting, a smoother and quieter ride, more comfortable seating and a larger baggage area, will significantly improve the quality of VIA's services in this important market.

In many ways these refurbished cars represent the new VIA — this investment in our customers' comfort was financed internally through revenue growth and expense reductions.





VIA sees consistently superior
customer service as its key to competitiveness.

2. Western and Eastern Services

Our Western and Eastern services cater not just to cost-conscious inter-city travellers, but also to domestic and international tourists wanting the experience of seeing Canada by train.

In 1995, we added capacity on our Toronto-Vancouver route, lengthening our trains on the *Canadian* to capitalize on continued strong demand for the unforgettable experience of travelling through the Rockies by rail. We introduced an all-inclusive meal plan for "Silver & Blue" first class



passengers. We simplified the popular CanRailPass, providing flexible ticketing and discount rates for travellers who want to travel extensively throughout Canada. This led the way for a 13-per-cent increase in revenues over 1994.



VIA's Eastern service features two routes: the *Ocean* extends from Montreal to Halifax through the St. Lawrence River Valley and the scenic Maritime provinces and the *Chaleur* heads from Montreal up Quebec's scenic Gaspé Peninsula to Gaspé. Ridership grew by 4 per cent in our Eastern services with a total of 273,000 passengers in 1995, 11,000 more than the previous year.

3. Remote Services

VIA provides essential service to a number of remote Canadian communities. In 1995, we began to implement a number of measures to operate these services in a much more cost efficient manner while improving service to local residents. In 1996, we plan to make comprehensive improvements to these services and market them as tourist 'destinations' in their own right.

The Market

In 1995, the Canadian travel market grew about four per cent and was characterized by continuing instability and fierce competition in the airline industry. VIA responded to ongoing price wars with aggressive fare reductions. Following the rail strike in March, VIA offered 50 per cent off virtually all trains in the network to recover some of our passengers who had left to use other modes of transportation.

VIA promoted its service through a variety of creative and unusual applications. In April 1995, for example, VIA developed an interactive marketing promotion in conjunction with the CBC and Radio Canada. Viewers watching popular movies were invited during VIA advertising to dial a 1-900



number to enter their names in a draw for train trips across Canada. We received over 30,000 calls.

Response to direct mail campaigns proved extremely successful by industry standards. In the fall, VIA completed a mailout to households across Canada to generate off-peak travel bookings for Silver & Blue first class service on our western transcontinental route. This initiative had favourable results for VIA. For the first time, Silver and Blue will be filled in the off-peak months of March and April.

We are also attracting customers by increasing the ease with which travellers and travel agents can access information and book travel on VIA. In 1995, we completed a program to make our services available through the travel industry's major computer reservation systems, such as Sabre, Galileo Canada, Worldspan and Apollo US and we opened a site on the Internet. Now, with only a few keystrokes, customers and travel planners around the world can access information on our products, services, schedules and fares and book travel on VIA.

Intermodal agreements represent another opportunity to reach out to travellers with convenient travel options. In 1995, we signed a major interline ticketing agreement with Trentway-Wagar bus lines, providing customers between Toronto-Montreal and Toronto-Ottawa with better connections and choices of service. Similar arrangements exist with two Maritime bus services. We believe that greater coordination of schedules and services between passenger carriers is vital to better serving our customers and to the financial health of our industry as a whole.

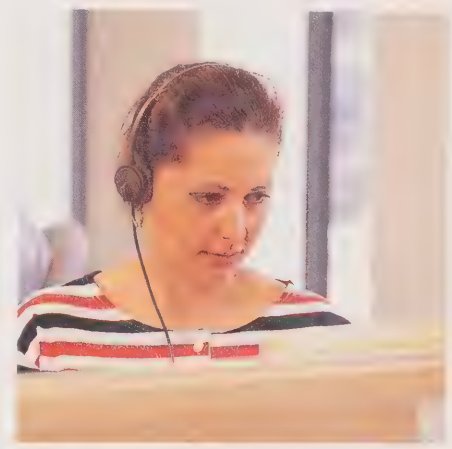
Looking Ahead

Over the last few years, VIA has achieved what many saw as "mission impossible" — to dramatically reduce our costs and dependence on government subsidy without sacrificing service. Now we are ready to begin a new mission — to make rail a major force in passenger travel in Canada.

This is the vision of our strategic plan that will provide our direction for the next five years. Specific goals for customer service, growth, financial performance, people and safety will be the benchmarks against which VIA will measure its ability to provide "Service for Success."

In 1996, we will pull out all the stops to get more people to "try the train," because we know that once aboard, our service will bring them back — whether they are travelling on business, to see friends or relatives, for school or to experience Canada by train.

In the Corridor, we are ready for business. With frequent, fast trips, high-quality service



and extra features for business travellers, we are ready to prove that our service offers business people the most productive and comfortable travel experience.

Our western transcontinental service continues to grow in popularity, and has become not just a way to get there, but also a travel experience in its own right. In the summer of 1996, we will make this experience available to more people by boosting seating capacity between Toronto and Vancouver. We will also work closely with other travel operators to increase off-peak use of our service — offering products such as winter ski packages. Looking east, we will work to increase the visibility of the *Ocean* as an attractive travel experience — a lower cost, less time-consuming alternative to our western service... a bed-and-breakfast on wheels, rolling East.

Across the system, we will improve customer access to our service, through more extensive reservations and ticketing arrangements with our travel partners. We will continue work on a new, state-of-the-art, customer-focused reservation system that is slated for introduction in 1997 to replace our current system. In addition to costing less to operate, it will improve service and provide the ability to respond more rapidly to changing market conditions.

In 1995, VIA began to introduce new uniforms for its front-line employees. By early 1996, some 1,800 employees will be outfitted in the new blue with silver trim uniforms, the first time that all front-line personnel including conductors and engineers will sport the same look. This is symbolic of a company whose front-line staff share more than a common appearance but a mutual purpose as well: to better serve our customers.

We will focus our efforts in 1996 on increasing the number of VIA customers who rate our service as “exceeding expectations,” because we feel customers must view our service as exceptional. We will also ask our customers to compare us to our competitors, to get a more accurate reading of how we fare against other passenger modes. This will give us an objective measurement tool against our vision — to be the best passenger transportation service in Canada.

We are out to surprise Canadians from one end to the other with the news that passenger rail service works for their business and pleasure needs.

In 1995, we set in place the strong financial and operational base and consistent superior service we need to support and launch an all-out campaign to increase ridership. In 1996, we take on this newest “mission possible” with confidence in our own vitality and viability. For the VIA Rail of the 90s has a story worth telling — and a service worth trying.



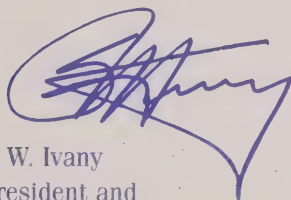
MANAGEMENT REPORT

YEAR ENDED DECEMBER 31, 1995

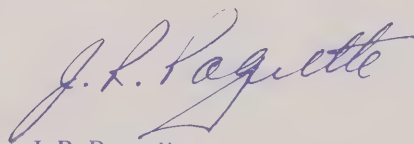
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by Samson Bélair Deloitte & Touche, general partnership as internal auditors as well as the Auditor General of Canada and Raymond, Chabot, Martin, Paré, general partnership during the audit of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of the audit and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



T. W. Ivany
President and
Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Vice-President, Planning and
Finance, and Treasurer

Montreal, Canada
February 16, 1996

AUDITORS' REPORT

To the Minister of Transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1995 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, contributed surplus, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1995 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and by-laws of the Corporation.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Raymond, Chabot, Martin, Paré

General partnership

Chartered Accountants

Montreal, Canada

February 16, 1996

L. Denis Desautels

L. Denis Desautels, FCA

Auditor General of Canada

Ottawa, Canada

February 16, 1996

FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31

Balance Sheet*(in thousands)***Current assets**

	Notes	1995	1994
Cash and term deposits		\$ 9,256	\$ 8,406
Accounts receivable		5,995	9,758
Advance on contract	5	4,789	12,879
Receivable from the Government of Canada		83,335	78,928
Materials		18,730	18,568
		<u>122,105</u>	<u>128,539</u>

Long-term assets

Cash appropriated for asset renewal	3	23,072	12,518
Investment, at cost	4	2,001	2,001
Properties	6	636,195	647,293
		<u>661,268</u>	<u>661,812</u>
		<u>\$ 783,373</u>	<u>\$ 790,351</u>

Current liabilities

Accounts payable and accrued liabilities		\$ 105,952	\$ 102,917
Deferred revenue		5,131	4,963
		<u>111,083</u>	<u>107,880</u>

Long-term liabilities

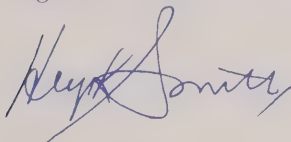
Network restructuring and reorganization charges	7	22,740	48,086
Other		9,097	7,482
		<u>31,837</u>	<u>55,568</u>

Shareholder's equity

Share capital	8	9,300	9,300
Contributed surplus		683,064	682,559
Deficit		(51,911)	(64,956)
		<u>640,453</u>	<u>626,903</u>
		<u>\$ 783,373</u>	<u>\$ 790,351</u>

See accompanying notes to financial statements.

Signed on behalf of the Board,



Hugh K. Smith, O.C.
Director and Chairman
of the Audit Committee



Marc LeFrançois
Director and Chairman
of the Board

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

Statement of operations

(in thousands)

Revenue	Notes	1995	1994
Passenger		\$ 163,403	\$ 163,590
Other		11,571	12,838
		<u>174,974</u>	<u>176,428</u>
Expenses			
Customer services		229,471	239,312
Equipment maintenance		98,734	114,187
Marketing and sales		25,390	26,276
Support services		36,142	48,855
General and administrative		7,256	8,926
Reorganization charges	7	20,412	19,942
Capital taxes		917	1,718
		<u>418,322</u>	<u>459,216</u>
		<u>243,348</u>	<u>282,788</u>
Operating funding from the Government of Canada	11	255,779	292,900
Results before amortization		12,431	10,112
Amortization		38,509	49,381
Net results		<u>\$ (26,078)</u>	<u>\$ (39,269)</u>

Statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada

(in thousands)

	1995	1994
Net results	\$ (26,078)	\$ (39,269)
Items not requiring (providing) current operating funds:		
Amortization and gains/losses on properties	39,123	50,169
Network restructuring and reorganization charges recovery	(13,023)	(10,851)
	<u>26,100</u>	<u>39,318</u>
Operating funding surplus for the year	<u>\$ 22</u>	<u>\$ 49</u>

See accompanying notes to financial statements.

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1995	1994
Balance at beginning of the year	\$ 682,559	\$ 707,426
Capital funding from the Government of Canada	39,628	25,302
Transfer to deficit:		
Non-cash transactions on properties (1993: \$49,299)	(39,123)	(50,169)
Balance at end of the year	\$ 683,064	\$ 682,559

21

Statement of deficit

(in thousands)

	1995	1994
Balance at beginning of the year	\$ 64,956	\$ 75,856
Net results	26,078	39,269
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1993: \$49,299)	(39,123)	(50,169)
Balance at end of the year	\$ 51,911	\$ 64,956

See accompanying notes to financial statements.

FINANCIAL STATEMENTS

YEAR ENDED DECEMBER 31

Statement of changes in financial position (in thousands)

	1995	1994
Cash provided by (used in) operating activities		
Net results	\$ (26,078)	\$ (39,269)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	41,411	45,182
Losses (gains) on write-off, retirement and disposal of properties	(2,288)	4,987
Amortization of investment tax credits	(614)	(788)
Changes in non-cash working capital	17,357	(18,569)
Network restructuring and reorganization charges	(25,346)	(7,075)
Other long-term liabilities	2,228	(33)
	<u>6,670</u>	<u>(15,565)</u>
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	39,628	25,302
Receivable from the Government of Canada	(12,376)	(4,802)
	<u>27,252</u>	<u>20,500</u>
Cash provided by (used in) investment activities		
Cash appropriated for asset renewal	(10,554)	(3,018)
Acquisition of properties	(39,628)	(25,302)
Advance on contract	4,121	12,364
Proceeds from sale of surplus properties	7,482	2,020
Accounts payable and accrued liabilities related to properties	5,507	5,390
	<u>(33,072)</u>	<u>(8,546)</u>
Cash and term deposits		
Increase (decrease) during the year	850	(3,611)
Balance at beginning of the year	8,406	12,017
Balance at end of the year	<u>\$ 9,256</u>	<u>\$ 8,406</u>
Represented by:		
Cash	\$ (3,331)	\$ 1,141
Term deposits	12,587	7,265
	<u>\$ 9,256</u>	<u>\$ 8,406</u>

See accompanying notes to financial statements.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 1995

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977 under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's mission is to manage and provide safe, efficient, effective and economic rail passenger services in Canada to meet the needs of the travelling public. It uses the roadway infrastructure of other railway companies which also assure the control of train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

a) Funding from the Government of Canada

23

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring and reorganization charges is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which final settlements with or disbursements are made to employees or suppliers.

Funding for capital expenditures is recorded as contributed surplus on an accrual basis.

b) Charges under train service agreements

Effective January 15, 1990, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements with Canadian Pacific Limited for the use of tracks and train personnel, control of train operations and rolling stock maintenance. It also entered into a train service and other agreements with Canadian National Railway effective January 1, 1989 expiring on December 31, 2008, to cover services provided by the latter. Charges under these agreements are not subject to adjustment by the National Transportation Agency.

Prior to these agreements, the Corporation had an operating agreement with each of Canadian Pacific Limited and Canadian National Railway. The terms of these agreements are still in effect with respect to certain station facilities and ancillary services not yet covered by specific successor agreements. Charges under these operating agreements are subject to adjustment by the National Transportation Agency following a determination of the actual costs incurred each year, using railway costing methodology approved by the National Transportation Agency. Certain charges for the years 1989 to 1995 inclusive, have not been finalized.

Charges under these agreements are recorded as incurred.

c) Materials

Materials are valued at weighted average cost.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 1995

d) Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

e) Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other Assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress or retired rolling stock.

f) Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

g) Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the Corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the government approved formula for reimbursement and will be recoverable at that time.

h) Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. Lease inducement credits are amortized over the term of the leases.

i) Pension plans

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 1995

Pension expense (Note 10) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

j) Employee termination and special benefits

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programmes are expensed in the year in which these costs are incurred.

3. Cash appropriated for asset renewal

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. The Corporation is planning to invest these funds in support of future capital requirements.

4. Investment

The Corporation owns 4.61% of the common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) for the purpose of maintaining a reinsurance facility. The book value of this investment, according to the financial statements of R.A.I.L. as at November 30, 1995, was \$9.3 million (1994: \$8.9 million).

5. Advance on contract

The advance on contract relates to the modernization of stainless steel coaches by Canadian National Railway. The advance to Canadian National Railway will be capitalized to rolling stock on a prorata basis upon delivery and acceptance of each of the 33 cars.

6. Properties

(in millions of dollars)

	1995			1994		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	3.3	-	3.3	4.7	-	4.7
Rolling stock	529.7	227.5	302.2	530.8	214.6	316.2
Maintenance buildings	218.3	83.5	134.8	216.9	75.3	141.6
Stations and Facilities	27.2	8.7	18.5	27.7	7.4	20.3
Infrastructure improvement	94.7	23.3	71.4	94.7	20.8	73.9
Leasehold improvements	86.0	46.0	40.0	83.9	42.2	41.7
Machinery and Equipment	30.7	19.2	11.5	29.4	18.2	11.2
Information systems	72.3	68.0	4.3	69.9	66.0	3.9
Other assets	21.1	18.7	2.4	23.3	20.6	2.7
	<u>1,083.3</u>	<u>494.9</u>	<u>588.4</u>	<u>1,081.3</u>	<u>465.1</u>	<u>616.2</u>
Projects in progress			45.3			23.4
Retired rolling stock (at salvage value)			2.5			3.6
Advance on contract			-			4.1
			<u>636.2</u>			<u>647.3</u>

At December 31, 1995, the gross value of assets under capital leases included above was \$5.9 million (1994: \$5.9 million) and related accumulated amortization thereon amounted to \$3.9 million (1994: \$3.7 million).

Projects in progress primarily consist of rolling stock modernization and station improvement projects.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 1995

7. Network restructuring and reorganization charges

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as reorganizations. The major costs related to these plans are:

- a) severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years;
- b) surplus properties that have been written down to their estimated salvage value and are being disposed of; and
- c) lease cancellation penalties, materials devaluation and other costs.

At December 31, 1995 a provision of \$55.7 million (1994: \$68.8 million), of which \$22.7 million is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of the network restructuring and reorganizations.

8. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1995 and 1994, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully paid.

9. Commitments

- a) The future minimum rental payments relating to operating leases mainly for real estate, computer equipment and services are as follows:

(in millions of dollars)

1996	9.8
1997	6.2
1998	6.3
1999	6.7
2000	7.6
Subsequent years up to 2034	56.3
	<u>92.9</u>

- b) As at December 31, 1995, the Corporation has outstanding commitments amounting to \$21.6 million (1994: \$52.4 million).

10. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1993 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections made for 1994 and 1995 the accumulated plan benefits as at December 31, 1995 are \$825.0 million. The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$866.7 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 i), the pension expense for 1995 was \$11.3 million (1994: \$8.0 million) and included amortization of past service costs and experience gains and losses.

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

AS AT DECEMBER 31, 1995

11. Related party transactions

The Government of Canada authorized operating payments to the Corporation of \$259.5 million (1994: \$321.5 million) and capital funding of \$44.7 million (1994: \$47.6 million) for 1995. The Corporation's funding requirements were as follows:

<i>(in millions of dollars)</i>	1995	1994
Funding from the Government of Canada:		
Operating	255.8	292.9
Capital	39.6	25.3
	<u>295.4</u>	<u>318.2</u>

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

<i>(in millions of dollars)</i>	1995	1994
Revenue	8.6	6.7
Operating expenses	62.3	71.0
Capital expenditures	24.5	19.3
Balance payable at the end of the year	-	3.1

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership, to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises.

12. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Corporation and it is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the Corporation beyond any amounts already provided. The outcome of these contingencies will be allocated to operations in the year in which it occurs.

CORPORATE DIRECTORY

AS AT DECEMBER 31, 1995

Board of Directors

André Audet, Montreal, Quebec
Andrew F. Coffey, Thunder Bay, Ontario
Stan Hagen, Courtenay, British Columbia
Stuart Hendin, Q.C., Ottawa, Ontario
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer,
 Montreal, Quebec
Errol Johnson, Montreal, Quebec
Morris Kaufman, Winnipeg, Manitoba
Marc LeFrançois, Chairman of the Board,
 Montreal, Quebec
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario
John D. McElwain, Q.C., Toronto, Ontario
Doug Shippee, Saint John, New Brunswick
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia
Helen M. Swan, Saskatoon, Saskatchewan

Officers

Marc LeFrançois, Chairman of the Board
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer
Paul Côté, Vice-President, Public Affairs and Human Resources
***Robert J. Guiney**, Vice-President, Equipment Maintenance
Michael Gushue, Vice-President, Customer Services
 and Government Relations
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing
 and Information Services
Carole Mackaay, General Counsel and Corporate Secretary
Richard McConnell, Vice-President, Education
 and Organizational Enhancement
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning
 and Finance, and Treasurer

*Retired in December 1995

Committees of the Board

Executive Committee

Marc LeFrançois, Chairman
 Terry W. Ivany
 Hugh K. Smith, Q.C.

Investment Committee

Jeffery Lyons, Q.C., Chairman
 John D. McElwain, Q.C.
 André Audet
 Stan Hagen

Human and Financial

Resources Committee

Doug Shippee, Chairman
 Andrew F. Coffey
 Stuart Hendin, Q.C.
 Errol Johnson
 Morris Kaufman

Audit Committee

Hugh K. Smith, Q.C., Chairman
 Jeffery Lyons, Q.C.
 Helen M. Swan

VIA Office Locations

Headquarters and Quebec

2 Place Ville Marie
 Montreal, Quebec
 H3B 2C9

Phone:

(514) 871-6000

Postal address:

P.O. Box 8116, Station A
 Montreal, Quebec
 H3C 3N3

Atlantic

1161 Hollis Street
 Halifax, Nova Scotia
 B3H 2P6

Phone:

(902) 494-7900

Ontario

55 York Street
 Suite 1300
 Toronto, Ontario
 M5J 1R7

Phone:

(416) 868-7211

West

104-123 Main Street
 Winnipeg, Manitoba
 R3C 1A3

Phone:

(204) 949-7400

1150 Station Street
 Vancouver, B.C.

V6A 2X7

Phone:

(604) 640-3700

AU 31 DÉCEMBRE, 1995

Conseil d'administration

André Audet, Montréal (Québec)
Andrew F. Coffey, Thunder Bay (Ontario)
Stan Hagen, Courtenay (Colombie-Britannique)
Stuart Hendin, c.r., Ottawa (Ontario)
Terry W. Ivany, président-directeur général, Montréal (Québec)

Errol Johnson, Montréal (Québec)
Morris Kaufman, Winnipeg (Manitoba)
Marc Lefrançois, président du Conseil, Montréal (Québec)

Dirigeants

Jeffery Lyons, c.r., Toronto (Ontario)
John D. McElwain, c.r., Toronto (Ontario)
Doug Shippee, Saint John (Nouveau-Brunswick)
Hugh K. Smith, c.r., Halifax (Nouvelle-Écosse)
Helen M. Swan, Saskatoon (Saskatchewan)

Marc Lefrançois, président du Conseil
Terry W. Ivany, président-directeur général
*** Robert J. Guiney**, vice-président, Maintenance du matériel roulant
Michael Gushue, vice-président, Services à la clientèle
 et Relations avec les gouvernements
Christena Keon Sistrly, vice-président, Marketing et Informatique
Carole Mackaay, avocat général et secrétaire
Richard McConnell, vice-président, Education et Amélioration organisationnelle
J. Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier

* Rejoint en décembre 1995

Comités du Conseil

Comité exécutif

Marc Lefrançois, président
Terry W. Ivany,
Hugh K. Smith, c.r.
John D. McElwain, c.r.
Jeffery Lyons, c.r., président

Comité des placements

André Audet
Stan Hagen

Comité des ressources

financières et humaines

Doug Shippee, président

Andrew F. Coffey

Stuart Hendin, c.r.

Errol Johnson

Morris Kaufman

Comité de vérification

Hugh K. Smith, c.r., président

Jeffery Lyons, c.r.

Helen M. Swan

Bureaux de VIA

Siège Social

et Québec

2, Place Ville-Marie
 Montréal (Québec)
 H3B 2C9

Téléphone:

(514) 871-6000

Adresse postale:

Casse postale 8116,

Succursale A

Montréal (Québec)

H3C 3N3

Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle-Écosse)

B3H 2P6

Téléphone:

(902) 494-7900

Ontario

55, rue York

Bureau 1300

Toronto (Ontario)

M5J 1R7

Téléphone:

(416) 868-7211

Ouest

104-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

Téléphone:

(204) 949-7400

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 2X7

Téléphone:

(604) 640-3700

AU 31 DÉCEMBRE, 1995

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 i), la charge de retraite de 1,3 millions de dollars en 1995 (1994 : 8,0 millions de dollars) comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des pertes et des gains actuariels.

11. Opérations entre apparentés

Le Gouvernement du Canada a autorisé, pour l'année 1995, 259,5 millions de dollars (1994 : 321,5 millions de dollars) au titre du financement de l'exploitation et 44,7 millions de dollars (1994 : 47,6 millions de dollars) au titre du financement des immobilisations. Les crédits utilisés par la société se sont établis comme suit :

Financement par le Gouvernement du Canada :			(en millions de dollars)
			1995
Exploitation	255,8		292,9
Capital	39,6		25,3
	295,4		318,2

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autre sociétés d'Etat comme suit :

			(en millions de dollars)
			1995
Produits	8,6		6,7
Charges	62,3		71,0
Dépenses en immobilisations	24,5		19,3
Solde à payer à la fin de l'exercice	-		3,1

En plus de ces opérations entre entités apparentées et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises.

12. Eventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées. Les montants qui pourraient éventuellement résulter du dénouement de ces incertitudes seront imputés aux résultats de l'exercice alors en cours.

AU 31 DÉCEMBRE, 1995

Au 31 décembre 1995, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,9 millions de dollars (1994 : 5,9 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 3,9 millions de dollars (1994 : 3,7 millions de dollars).

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur la modernisation du matériel roulant et sur les projets d'amélioration des gares.

7. Restructuration du réseau et frais de réorganisation

La société a engagé des coûts reliés à des plans approuvés de restructuration de son réseau de transport le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations. Les principales catégories de coûts reliées à ces plans sont :

a) indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage qui peuvent s'étendre sur plusieurs années;

b) immobilisations retirées des opérations qui ont été dépréciées jusqu'à concurrence de leur valeur de récupération et dont la société est en train de se départir; et

c) pénalités de résiliation de baux, perte de valeur du stock ainsi que d'autres coûts.

Au 31 décembre 1995, une provision de 55,7 millions de dollars, dont 22,7 millions de dollars sont présentés dans le passif à long terme, (1994 : 68,8 millions de dollars) a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs de cette restructuration du réseau et de ces réorganisations.

8. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1995 et 1994, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

9. Engagements

a) Les charges de loyer futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, à du matériel et services informatiques sont les suivantes :

(en millions de dollars)	
1996	9,8
1997	6,2
1998	6,3
1999	6,7
2000	7,6
Exercices subséquents jusqu'en 2034	56,3
	92,9

b) Au 31 décembre 1995, les autres engagements de la société totalisaient 21,6 millions de dollars (1994 : 52,4 millions de dollars).

10. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1993 par des actuares externes, membres de l'Institut canadien des actuares. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1994 et 1995, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1995 s'élèvent à 825,0 millions de dollars. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 866,7 millions de dollars.

AU 31 DÉCEMBRE, 1995

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 10) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire qui représente la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

f) Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux sont imputés aux charges d'exploitation dans l'année où les coûts sont engagés.

3. Encaisse réservée au renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le conseil du Trésor du Gouvernement du Canada à constituer un fond réservé issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires pour financer de futurs projets d'immobilisations. La société prévoit utiliser cette encaisse pour payer de futures dépenses en immobilisations.

4. Placement

La société détient 4,61% des actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) dans le but de maintenir un moyen de réassurance. La valeur comptable de ce placement selon les états financiers de R.A.I.L. au 30 novembre 1995 était de 9,3 millions de dollars (1994 : 8,9 millions de dollars).

5. Avance sur contrat

L'avance consentie vise le contrat de modernisation de 33 voitures en acier inoxydable par les Chemins de fer nationaux du Canada. Un trente-troisième de l'avance versée à cette société sera viré aux immobilisations au moment de la réception et de l'acceptation de chaque voiture.

6. Immobilisations

(en millions de dollars)

	1995			1994		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	3,3	-	3,3	4,7	-	4,7
Matériel roulant	529,7	227,5	302,2	530,8	214,6	316,2
Immeubles de maintenance	218,3	83,5	134,8	216,9	75,3	141,6
Gares et installations	27,2	8,7	18,5	27,7	7,4	20,3
Amélioration de l'infrastructure	94,7	23,3	71,4	94,7	20,8	73,9
Améliorations locales	86,0	46,0	40,0	83,9	42,2	41,7
Machinerie et matériel	30,7	19,2	11,5	29,4	18,2	11,2
Systèmes informatiques	72,3	68,0	4,3	69,9	66,0	3,9
Autres actifs	21,1	18,7	2,4	23,3	20,6	2,7
	<u>1 083,3</u>	<u>494,9</u>	<u>588,4</u>	<u>1 081,3</u>	<u>465,1</u>	<u>616,2</u>
Projets en voie de réalisation			45,3			23,4
Matériel roulant mis au rancart (valeur de récupération)			2,5			3,6
Avance sur contrat			-			4,1
			<u>636,2</u>			<u>647,3</u>

d) Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

e) Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et matériel	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation ainsi que le matériel roulant mis au rancart ne font pas l'objet d'un amortissement.

f) Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées au titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

g) Impôts sur le revenu

Le financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada est déterminé en fonction des besoins de la société. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

h) Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Les crédits d'avantages incitatifs de location sont amortis sur la durée des contrats de bail.

i) Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

AU 31 DÉCEMBRE, 1995

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La mission de la société est de gérer et de fournir au public des services ferroviaires voyageurs sécuritaires, efficaces et économiques au Canada. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer, qui assurent également le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

a) Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais reliés à la restructuration du réseau et aux réorganisations, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le Gouvernement du Canada. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada.

Le financement pour couvrir les frais de la restructuration du réseau et des réorganisations est présenté à l'ordre de recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements ou de règlement final avec les employés ou fournisseurs.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice.

b) Charges en vertu de contrats de service de trains

La société a conclu avec Canadien Pacifique Limitée, un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les frais d'utilisation des voies, du personnel ferroviaire, du contrôle de l'exploitation des trains et des services d'entretien du matériel roulant. Ces contrats sont entrés en vigueur le 15 janvier 1990. La société a aussi conclu avec les Chemins de fer nationaux du Canada un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les services que lui fournit cette dernière, qui sont tous entrés en vigueur le 1er janvier 1989 et le seront jusqu'au 31 décembre 2008. Les charges qui en découlent ne sont pas assujetties à des redressements par l'Office national des transports.

Antérieurement à ces contrats, la société était liée en vertu de contrats d'exploitation avec Canadien Pacifique Limitée et les Chemins de fer nationaux du Canada. Les termes de ces ententes sont encore en vigueur pour ce qui est de certaines gares et certains services auxiliaires qui ne sont pas encore inclus dans les nouvelles ententes distinctes. Les coûts qui découlent de ces contrats d'exploitation peuvent être redressés par l'Office national des transports à la suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les sociétés de chemin de fer en utilisant la méthode de détermination des coûts d'utilisation qui est approuvée par l'Office national des transports. Les charges pour les années 1989 à 1995 inclusivement n'ont pas encore été arrêtées.

c) Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

État de l'évolution de la situation financière
(en milliers)

Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation		
Résultats nets	1995	1994
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissements des immobilisations	41 411	45 182
Profits/pertes sur radiations, mises au rancart et aliénations d'immobilisations	(2 288)	4 987
Amortissements des crédits d'impôt à l'investissement	(614)	(788)
Fluctuations des éléments hors caisse du fond de roulement	17 357	(18 569)
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	(25 346)	(7 075)
Autre passif à long terme	2 228	(33)
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement	6 670	(15 565)
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	39 628	25 302
À recevoir du Gouvernement du Canada	(12 376)	(4 802)
Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement	27 252	20 500
Encaisse réservée au renouvellement des actifs	(10 554)	(3 018)
Acquisition d'immobilisations	(39 628)	(25 302)
Avance sur contrat	4 121	12 364
Produits de la vente d'immobilisations excédentaires	7 482	2 020
Fournisseurs et charges à payer reliés aux immobilisations	5 507	5 390
Encaisse et dépôts à terme	(33 072)	(8 546)
Augmentation (diminution) de l'exercice	850	(3 611)
Solde au début de l'exercice	8 406	12 017
Solde à la fin de l'exercice	9 256 \$	8 406 \$
Représenté par :		
Encaisse	(3 331)\$	1 141 \$
Dépôts à terme	12 587	7 265
	9 256 \$	8 406 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ETATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINE LE 31 DECEMBRE

Etat du surplus d'apport

(en milliers)

Solde au début de l'exercice	682 559 \$	1995	1994	707 426 \$
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	39 628			25 302
Virement au déficit :				
Transactions hors caisse sur les immobilisations	(39 123)			(50 169)
(1993 : 49 299 \$)				
Solde à la fin de l'exercice	683 064 \$			682 559 \$

Etat du déficit

(en milliers)

Solde au début de l'exercice	64 956 \$	1995	1994	75 856 \$
Résultats nets	26 078			39 269
Virement provenant du surplus d'apport :				
Transactions hors caisse sur les immobilisations	(39 123)			(50 169)
(1993 : 49 299 \$)				
Solde à la fin de l'exercice	51 911 \$			64 956 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

États des résultats

(en milliers)

Produits	Charges
Voyageurs	
Autres	
163 403 \$	174 974
11 571	
12 838	176 428
1994	
1995	
239 312	229 471
114 187	98 734
26 276	25 390
48 855	36 142
8 926	7 256
19 942	20 412
1 718	917
459 216	418 322
282 788	243 348
292 900	255 779
10 112	12 431
49 381	38 509
(39 269) \$	(26 078) \$
1994	1995

Notes

Frais des services à la clientèle
Frais de la maintenance du matériel roulant
Frais de marketing et de ventes
Frais des services de soutien
Frais généraux et administratifs
Frais de réorganisation
Taxes sur le capital

Financement d'exploitation par le
Gouvernement du Canada

Résultats avant amortissements
Amortissements
Résultats nets

État du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation
par le Gouvernement du Canada
(en milliers)

Résultats nets	Postes ne nécessitant pas de (fournissant des) fonds d'exploitation courants : Amortissements et profits/pertes sur immobilisations Recouvrement des frais de restauration du réseau et de réorganisation	Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice
1994	1995	
(39 269) \$	(26 078) \$	
50 169	39 123	
(10 851)	(13 023)	
39 318	26 100	
49 \$	22 \$	

Voir les notes afférentes aux états financiers.

ÉTATS FINANCIERS

AU 31 DÉCEMBRE

Bilan

(en milliers)

Actif à court terme

Encaisse et dépôts à terme

Clients

Avance sur contrat

À recevoir du Gouvernement du Canada

Stocks

Actif à long terme

Encaisse réservée au renouvellement des actifs

Placement, au coût

Immobilisations

Passif à court terme

Fournisseurs et charges à payer

Produits reportés

Passif à long terme

Restructuration du réseau et frais de réorganisation

Autre

Avoir de l'actionnaire

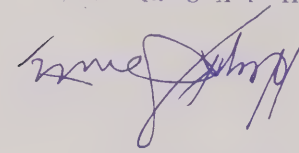
Capital-actions

Surplus d'apport

Déficit

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,


Hugh K. Smith, c.r.
Administrateur et président
du Comité de vérification

Marc LeFrangois
Administrateur et président
du Conseil



Notes	1995	1994
5	9 256 \$	8 406 \$
	5 995	9 758
	4 789	12 879
	83 335	78 928
	18 730	18 568
	122 105	128 539
3	23 072	12 518
4	2 001	2 001
6	636 195	647 293
	661 268	661 812
	783 373 \$	790 351 \$
	105 952 \$	102 917 \$
	5 131	4 963
	111 083	107 880
7	22 740	48 086
	9 097	7 482
	31 837	55 568
8	9 300	9 300
	683 064	682 559
	(51 911)	(64 956)
	640 453	626 903
	783 373 \$	790 351 \$

Au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1995 et les états des résultats, du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du surplus d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1995 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.

Raymond, Chabot, Martin, Paré
Société en nom collectif
Comptables Agréés

L. Denis Desautels, FCA
Vérificateur général du Canada

Montréal, Canada
Le 16 février 1996

Ottawa, Canada
Le 16 février 1996

RAPPORT DE LA DIRECTION

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1995

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes Samson Belair Deloitte & Touche, société en nom collectif et, dans le cadre de la vérification des états financiers, à celui du Vérificateur général du Canada et de Raymond, Chabot, Martin, Paré, société en nom collectif.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de vérification. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

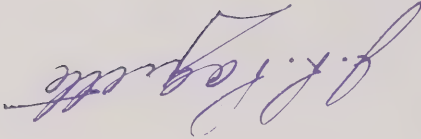
Le président-directeur général,

T.W. Ivany



Montréal, Canada
Le 16 février 1996

J.R. Paquette



Le vice-président, Planification
et Finances, et Trésorier,

Dans le Corridor, nous sommes prêts à faire face à la musique. Avec des départs fréquents, des temps de parours avantageux, un service de grande qualité et des commodités complémentaires destinées aux voyageurs d'affaires, nous démontrons à cette clientèle que le train représente le mode de transport le plus efficace et le plus confortable.

Continuant de gagner en popularité, le Transcontinental de l'Ouest est devenu plus qu'un simple moyen de transport, une véritable aventure. Au cours de l'été 1996, nous entendons mettre cette aventure à la portée d'un plus grand nombre de clients en augmentant notre capacité entre Toronto et Vancouver. En outre, nous travaillerons en étroite collaboration avec d'autres organisateurs de voyages afin d'accroître l'achalandage en périodes creuses, en offrant notamment des forfaits de ski l'hiver. Dans l'Est, nous augmenterons la visibilité de l'*Océan* : une expérience attrayante, un voyage moins coûteux et plus court que le Transcontinental de l'Ouest, une auberge sur rail, vers l'Atlantique.

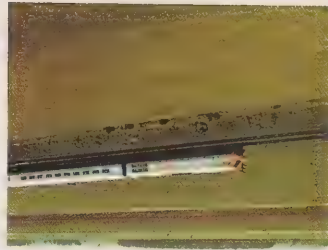
Dans l'ensemble du réseau, nous améliorerons l'accès de la clientèle à nos services en multipliant les ententes de réservation et de billetterie avec nos partenaires de l'industrie des voyages. Nous continuerons de travailler à notre nouveau système de réservation, à la fine pointe de la technologie, qui doit être introduit en 1997 en remplacement du système actuel. En plus d'être plus économique, ce système nous permettra d'améliorer le service que nous offrons à notre clientèle et d'accroître notre potentiel de génération de recettes.

En 1995, VIA a amorcé le lancement du nouvel uniforme de ses employés de première ligne. Au début de 1996, quelque 1 800 employés revêtiront le nouvel uniforme marine bordé d'argent. Ce sera la première fois de l'histoire de VIA que l'ensemble du personnel de première ligne, chefs de train et mécaniciens de locomotive compris, porteront les mêmes couleurs. Il faut y voir le symbole d'une entreprise dont les membres du personnel de première ligne partagent non seulement une même apparence, mais également le même objectif : mieux servir les clients.

En 1996, nous multiplierons nos efforts pour accroître le nombre de nos clients qui estiment que notre service «dépasse leurs attentes», parce que nous estimons important que notre service soit perçu comme exceptionnel. Nous demanderons aux usagers de nous comparer avec la concurrence, afin de mieux nous situer par rapport aux autres moyens de transport. Ces mesures nous permettront d'évaluer objectivement le degré d'implantation de notre vision, qui est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Nous sommes déterminés à ravir les Canadiens d'un océan à l'autre en leur prouvant que les services ferroviaires voyageurs sont là pour répondre à leurs besoins.

Le solide cadre financier et opérationnel de même que le service constant et de qualité supérieure que nous avons mis en place en 1995 nous aideront à lancer notre campagne générale pour accroître notre achalandage. C'est donc sûrs de notre vitalité et de notre viabilité que nous nous attaquerons en 1996 à cette nouvelle mission. Les années 1990 nous ont permis de faire peau neuve : VIA Rail a maintenant quelque chose à dire, et offre un service qu'il vaut la peine d'essayer!



les réclamations sur VIA, à composer un numéro 1 900 afin de participer à un tirage de 13 voyages en train pour deux personnes au Canada. Nous avons reçu plus de 30.000 appels.

Nos campagnes de publicitisme se sont avérées extrêmement fructueuses selon les normes de l'industrie. À l'automne, VIA a effectué un envoi postal à des ménages de tout le Canada dans le but de susciter des réservations en périodes creuses pour la classe Bleu d'Argent du Transcontinental de l'Ouest. Cette initiative a été rentable puisque, pour la première fois, VIA réussira à remplir sa classe Bleu d'Argent durant la période creuse de mars et avril.

VIA cherche à accroître sa clientèle en facilitant le processus d'accès à l'information et de réservation pour les voyageurs et les agences de voyages. En 1995, nous avons terminé les démarches que nous avions entreprises pour rendre l'ensemble de nos services ferroviaires voyageurs disponibles sur les principaux systèmes informatisés de réservation de

l'industrie des voyages, à savoir les systèmes Sabre, Galileo Canada, Worldspan et Apollo US, et nous avons maintenant un site sur l'Internet. Désormais, clients et organisateurs de voyages du monde entier peuvent obtenir, à l'aide de leur clavier, toute l'information désirée sur nos produits, nos services, nos horaires et nos tarifs, en plus de faire leurs réservations.

Les ententes intermodales sont une autre façon d'élargir notre bassin d'usagers en offrant à la clientèle des options pratiques. En 1995, nous avons conclu un important accord avec le transporteur par autocar Trentway-Wagar dans le but d'offrir aux clients des liaisons Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa de meilleures correspondances et une vaste gamme de services. Des accords semblables existent déjà avec deux transporteurs des Maritimes. Nous croyons qu'une meilleure coordination entre les horaires et les services des différents transporteurs est essentielle pour mieux servir les clients et assurer la santé financière de toute l'industrie.

Perspectives d'avenir

Au cours des dernières années, VIA a accompli ce que bon nombre d'observateurs avaient qualifié de «mission impossible», soit de réduire de façon spectaculaire ses coûts et sa dépendance envers les fonds publics, sans compromettre ses services. Nous sommes maintenant prêts à entreprendre une nouvelle mission : faire du rail un acteur de poids dans le secteur du transport des voyageurs au Canada.

Cette vision stratégique nous guidera au cours des cinq prochaines années. Des objectifs précis seront établis en matière de service à la clientèle, de croissance des recettes, de rendement financier, de ressources humaines et de sécurité, objectifs en fonction desquels VIA évaluera sa capacité de concrétiser son slogan «du Service au Succès».

En 1996, nous supprimerons les derniers obstacles qui empêchent les gens d'«essayer le train», parce que nous savons que la qualité de notre service en fera de fidèles usagers, qu'ils voyagent par affaires, pour visiter des parents et des amis, pour étudier ou pour contempler le Canada en train.



2. Liaisons de l'Ouest et de l'Est

Vos liaisons de l'Ouest et de l'Est ne s'adressent pas uniquement aux voyageurs interilles soucieux de leur budget, mais également aux touristes canadiens et étrangers qui désirent visiter le Canada en train.

En 1995, nous avons accru la capacité de la liaison Toronto-Vancouver en ajoutant de nouvelles voitures au *Canadien*, afin de profiter de la forte demande des voyageurs qui souhaitent faire l'expérience inoubliable de la traversée des Rocheuses en train. Nous avons lancé une formule pension complète pour les voyageurs de classe Bleu d'Argent. Nous avons simplifié la populaire carte CanKaiPass, qui offre une formule de billetterie flexible et des tarifs réduits aux voyageurs prévoyant faire de nombreux déplacements en train au Canada. Ces diverses mesures nous ont permis d'accroître les recettes de 13 p. 100 par rapport à 1994.

Dans l'Est, VIA assure deux liaisons : l'*Océan* relie Montréal à Halifax en passant par la vallée du Saint-Laurent et les Maritimes au décor merveilleux, tandis que le *Chaleur* assure la liaison Montréal-Gaspé, dans la belle péninsule gaspésienne. En 1995, l'achalandage de ces liaisons s'est accru de 4 p. 100, pour atteindre 273 000 voyageurs, 11 000 de plus qu'en 1994.

3. Les liaisons en régions éloignées

VIA offre des services essentiels à un certain nombre de localités situées dans des régions éloignées. En 1995, nous avons commencé à mettre en oeuvre des mesures visant à assurer ces services de façon plus efficace et plus économique, tout en améliorant la qualité pour les résidents. En 1996, nous prévoyons y apporter d'autres améliorations importantes et développer le potentiel «touristique» de ces destinations.

Le marché

Le marché canadien des voyages a enregistré une croissance d'environ 4 p. 100 en 1995 et s'est caractérisé par une instabilité persistante et une concurrence acharnée dans l'industrie du transport aérien. VIA a répondu aux guerres de prix en sabrant ses tarifs. Après la grève du mois de mars, VIA a offert un rabais de 50 p. 100 sur presque toutes les liaisons de son réseau, afin de récupérer certains de ses usagers qui avaient abandonné le train au profit d'autres moyens de transport. Pour faire la promotion de ses services, VIA a recouru à des moyens imaginatifs et inusités. En avril 1995, par exemple, VIA a mis au point une campagne de publicité interactive en collaboration avec Radio-Canada et CBC. Les téléspectateurs de films populaires étaient invités, pendant



*** TRAINS FOR QUEBEC-OTTAWA-TORONTO ***
ARRIVÉES
EN PROVENANCE DE
ARRIVING FROM
TORONTO
HEURE
TIME
22:51
PRÉVU
EXPECTED
VOIR
TRAC
REMARQUES
RIVALS

VIA est persuadée que sa compétitivité
passe par un service à la clientèle de qualité supérieure.



Les liaisons

1. Le Corridor

VIA tire les deux tiers de ses recettes voyageurs des liaisons qu'elle assure dans le Corridor, une zone densément peuplée entre Québec et Windsor, où les voyages d'affaires comptent pour environ 30 p. 100 des déplacements en train.

L'expérience et les études nous ont appris que nous disposons de tous les moyens nécessaires pour bien répondre aux besoins des gens d'affaires, particulièrement soucieux d'une utilisation productive de leur temps et de l'excellence du service reçu.

Il est intéressant de signaler que la clientèle d'affaires des sociétés aériennes a augmenté de 4 p. 100 en 1995 contre 13 p. 100 pour le train. Dans le Corridor, l'achalandage total de VIA a légèrement augmenté, tandis que les recettes ont chuté de 4,5 p. 100, surtout en raison de la grève du mois de mars. La ponctualité des trains est demeurée élevée, à 87 p. 100.

Avec son train rapide qui relie Montréal et Toronto en moins de quatre heures, VIA peut concurrencer les autres moyens de transport en termes de durée du trajet, tout en remportant largement la palme au chapitre du confort, de l'espace et de la qualité du service. Dans cet important marché, nous estimons qu'un service attentif et de nouvelles fréquences nous permettront d'élargir progressivement notre part du marché.

En 1995, VIA a commencé à remplacer, dans le sud-ouest de l'Ontario, son parc de voitures bleu et jaune chauffées à la vapeur par de nouvelles voitures en acier inoxydable complètement rinnovées. Au total, 33 voitures seront exploitées, ce qui signifie que l'ensemble des liaisons du sud-ouest de l'Ontario seront assurées soit par des voitures remises à neuf, soit par du matériel LRC. La mise en service des voitures remises à neuf, qui offrent un meilleur réglage de la température et un meilleur éclairage, un roulement plus régulier et plus doux, des sièges plus confortables et un vaste compartiment à bagages, contribuera à améliorer la qualité de nos services dans cet important marché.

À de nombreux égards, ces voitures témoignent du renouvellement de VIA

puisque l'investissement consenti pour assurer le confort de nos clients a été financé à l'interne par la croissance de nos recettes et la réduction de nos dépenses.



Les employés ont trouvé de nouvelles
méthodes de travail afin d'établir des objectifs de rendement
individuels et collectifs et d'en assurer le suivi.



L'apprentissage de l'excellence dans le service à la clientèle

À travers VIA, les employés collaborent à l'établissement d'objectifs et à l'évaluation de leur rendement. Dans le cadre du programme « Amélioration du rendement », les employés sont appelés à traduire le plan stratégique de la Société en plans d'action individuels et d'équipe. S'inspirant des principes de la gestion des comportements, cette approche, qui compte de plus en plus d'adeptes au sein de la Société, invite les employés à assumer la responsabilité de leurs actes.

Nous reconnaissons que nos succès reposent sur notre capacité de créer des « expériences positives inoubliables chez le client ». Nous avons lancé un programme de formation intitulé « L'excellence et les services à la clientèle », pour aider les employés de première ligne à gérer leurs principaux « points de contact » avec les clients. Aussi appelés « moments de vérité », ces points de contact sont des interactions vitales dans l'amélioration des perceptions de la clientèle quant à nos services.

Les employés occupant des postes de supervision reçoivent une formation intensive en rapport avec les compétences dont ils ont besoin pour soutenir et encourager les employés de première ligne dans leur recherche de l'excellence.

VIA envisage maintenant la formation comme une démarche continue. Nos cours comportent désormais plusieurs phases au cours desquelles les mêmes employés sont réunis pour rafraîchir leurs connaissances et partager leurs expériences dans

l'application de leurs acquis au travail.

La sécurité des voyageurs et du personnel est une autre priorité importante pour VIA. En 1995, nous avons élaboré un programme de formation intitulé « Mesures d'urgence ». À l'aide de bandes vidéo et de mises en situation, les employés de première ligne apprennent à mieux faire face aux urgences. Afin d'améliorer la sécurité en milieu de travail, nous avons mis à jour notre politique de sécurité et effectué des évaluations en matière de santé et de sécurité dans tous les secteurs d'exploitation de VIA. Ceci nous a permis d'établir des critères de base, en vue de mieux planifier les nouvelles initiatives et d'évaluer les progrès accomplis. Nous percevons déjà des signes d'amélioration, comme en font foi nos données statistiques de 1995 sur les blessures avec perte de temps et les jours d'absence au travail.

Les conventions collectives

La transformation de VIA passait aussi par l'actualisation des conventions collectives. VIA a fait face en mars à une grève de neuf jours qui a débouché sur un processus de médiation-arbitrage, au terme duquel de nouvelles conventions collectives comprenant des modalités de rémunération complètement différentes ont été imposées. Ces nouvelles dispositions

permettront à VIA d'être plus efficace et efficiente.

La direction de VIA et les représentants syndicaux s'unissent pour livrer bataille à nos véritables concurrents : les autres entreprises de transport de voyageurs.



Une nouvelle culture d'entreprise
a permis d'améliorer notre service et de réduire
dramatiquement nos coûts.



- Réduction de la vitesse du ralenti du moteur des locomotives immobilisées pour la nuit à Niagara Falls

Economie de 48 000 \$ en 1995

- Gains de productivité au chapitre de l'entretien des installations après un examen des travaux exécuté au Centre de maintenance de Halifax.

Economie de 88 000 \$ en 1995

- Négociations au niveau local afin de fournir aux

employés un hébergement de meilleure qualité et plus économique à Windsor, en Ontario.

Economie de 90 000 \$ sur trois ans

Aucune de ces mesures n'a influé négativement sur le service offert à nos clients, ce qui témoigne de la détermination des employés de VIA à être à la hauteur de notre énoncé de mission, qui est d'offrir des services ferroviaires voyageurs de qualité supérieure, à peu de frais.

Nous avons aussi appris à optimiser l'utilisation de notre matériel roulant. Les immobilisations consenties pour moderniser nos trains, l'amélioration de nos mesures de maintenance préventive et le perfectionnement de nos employés ont été à l'origine d'une remontée spectaculaire. La compétence

du personnel de VIA affecté à la maintenance du matériel roulant a permis d'accroître la fiabilité des locomotives et des voitures (laquelle

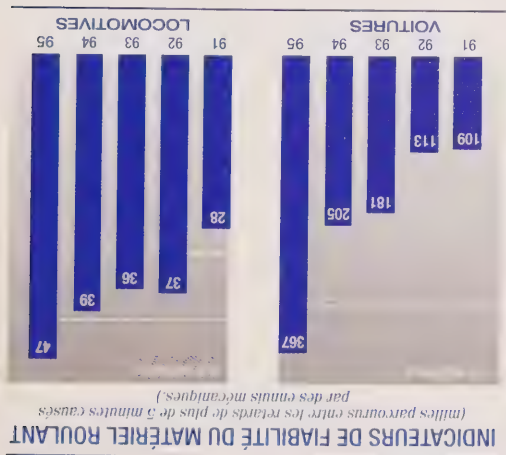
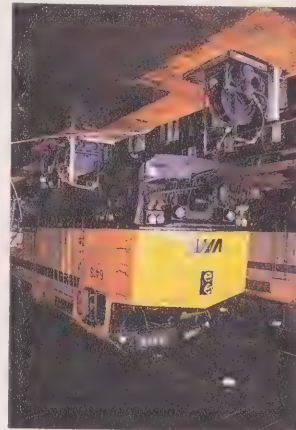
est évaluée en fonction de la distance parcourue entre les retards causés par des ennuis mécaniques) de 20 p. 100 et d'un prestigieux 79,5 p. 100 respectivement. VIA a pu ainsi réduire l'ensemble des frais de

maintenance de son matériel roulant de plus de 15 millions de dollars. VIA se rend bien compte que plus ses trains seront fiables, mieux sa

clientèle sera servie. Avec l'ajout d'un nouveau train en acier inoxydable renové en 1996, nous prévoyons que la fiabilité va continuer à progresser. Les importants travaux de remise à neuf effectués seront vite rentabilisés par suite de la baisse des frais de réparation et de l'amélioration du confort des voyageurs.

VIA essaie, partout où cela est possible, de partager la propriété et l'exploitation de nos gares ou de les céder entièrement au secteur privé. Les gares où nous assumons encore ces responsabilités logent des bureaux ou des commerces ou sont le théâtre d'événements spéciaux comme des danses ou des festivals. Ces diverses mesures ont accru nos recettes hors train de plus de 11 millions de dollars en 1995.

C'est ainsi que, pour la troisième année consécutive, VIA a réussi à réduire considérablement ses coûts sans compromettre ses services ferroviaires. Il faut y voir le résultat d'une solide gestion, de la responsabilisation des employés et de la priorité accordée à l'excellence du service à la clientèle.



Le client d'abord

VIA a poursuivi sa transformation en 1995 en misant à la fois sur l'excellence du service et sur la compression des coûts. La Société a accompli un véritable exploit : atteindre ce double objectif sans amputer son réseau. Plus ambitieuse que jamais, VIA s'est fixé pour objectif de devenir rien de moins que le meilleur transporteur de voyageurs au Canada.

En 1995, chaque employé de VIA a été prié de mettre le client en tête de ses priorités et de réévaluer ses façons de procéder, de manière à éliminer ce qui ne constitue pas une plus-value aux yeux des clients.

Les résultats sont impressionnants. La subvention publique de VIA a baissé de 23 millions de dollars par rapport à 1994, soit une réduction totale de 94 millions de dollars depuis 1992. En 1995, les charges en trésorerie ont été réduites à 397 millions de dollars, contre 438 millions en 1994. Depuis 1992, ces charges ont baissé de 90 millions de dollars, alors que la satisfaction de la clientèle continue de dépasser les 90 p. 100.

En dépit de la grève de neuf jours survenue en mars, l'achalandage total et les recettes voyageurs sont demeurés à peu près inchangés par rapport à 1994; VIA a transporté 3,6 millions de voyageurs et retiré des recettes voyageurs de 163 millions de dollars.

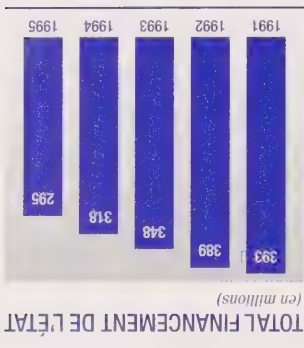
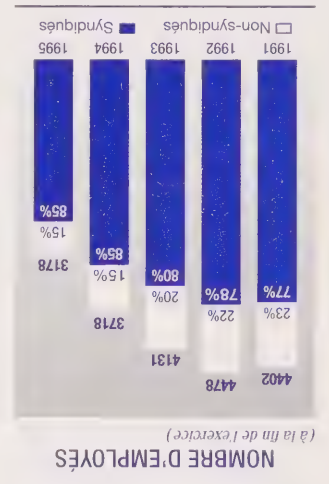
Des coûts en baisse et un service amélioré

Ces progrès sont imputables à une gestion rigoureuse des coûts et au développement d'une éthique du travail fortement inspirée du secteur privé et axée sur le client.

Il est certain qu'une bonne partie des économies réalisées en 1995 découle d'efforts de rationalisation. VIA a réduit son effectif à 3 178 employés, une baisse de 15 p. 100 ou 540 postes par rapport à 1994, et de 29 p. 100 ou 1 300 postes depuis 1992.

Pour VIA, le changement véritable débute au moment où les employés de partout dans l'entreprise commencent à s'interroger sur la valeur de leurs actes aux yeux du client et décident d'intervenir pour faire les changements nécessaires.


Le personnel de VIA a appris à faire plus avec moins. Voici quelques exemples d'idées suggérées par des employés de VIA en 1995 pour réaliser des économies.



VIA lancera de nouveaux produits et services dans l'ensemble du Canada en 1996. Dans le sud-ouest de l'Ontario et sur certains parcours éloignés du Nord, nous finirons de remplacer nos voitures bleu et jaune chauffées à la vapeur par de nouveaux trains en acier inoxydable remis à neuf, témoins de notre renouvellement. Le coût des travaux, financés à l'interne à l'aide de gains de productivité, a été considérablement moins élevé que le coût d'achat de nouvelles voitures, ce qui a permis à VIA d'améliorer le confort et la fiabilité de ses trains tout en limitant ses frais d'exploitation.

En 1996, nous lancerons un programme de reconnaissance destiné aux clients assidus, nous terminerons le lancement des nouveaux uniformes de nos quelque 1 800 employés des services à la clientèle à l'échelle du Canada, et nous continuerons d'améliorer nos horaires et de commercialiser de façon dynamique nos services, particulièrement auprès des voyageurs d'affaires dans le corridor Québec-Windsor. Nous offrirons des services de la meilleure qualité qui soit, tout en continuant d'identifier et d'éliminer les coûts inutiles. Par notre stratégie de croissance des recettes et de forte compression des coûts, nous devrions retrancher encore 30 millions de dollars du financement total de l'État en 1996.

Pendant bien des années, VIA a été comparée à d'autres entreprises de transport ferroviaire de voyageurs dans le monde entier. Nous savons maintenant que nous pouvons rivaliser avec n'importe quelle d'entre elles. Mais cela ne nous suffit pas. VIA désire maintenant se mesurer à tous les transporteurs de voyageurs au Canada. Je pense que nos résultats en 1995 démontrent que VIA a le personnel, les services, l'organisation et la volonté nécessaires pour concurrencer avec succès n'importe quel transporteur au Canada. Et c'est ce que nous comptons faire en 1996.

Le président-directeur général,

 Terry Ivany

collectives vieillottes, pour les adapter au contexte dans lequel VIA exerce maintenant ses activités. Après la grève, une commission spéciale de médiation-arbitrage a recommandé des modifications aux conventions collectives, lesquelles permettront à VIA de réduire ses coûts tout en versant à ses employés une rémunération juste pour une pleine journée de travail. Une fois ce conflit terminé, VIA a déployé, avec succès, d'intenses efforts en matière de marketing et de service à la clientèle pour maintenir son achalandage, la qualité de son service, sa ponctualité et ses recettes.

La décision du gouvernement fédéral de privatiser le CN pouvait constituer, à long terme, un autre obstacle pour VIA, puisque 97 p. 100 de nos trains empruntent les voies

ferées de cette entreprise. Nous avons pu négocier, en réalisant des gains importants, une nouvelle entente et un nouveau mécanisme de règlement des litiges dont le renouvellement, pour dix ans jusqu'en 2008, de l'Accord de service concernant l'utilisation des voies ferées du CN, de même qu'un contrat de location pour les terrains du CN où se trouvent les centres de maintenance de VIA. En 1996, VIA visera à améliorer la constance et la qualité de son service et à accroître son achalandage. Entreprise en 1995, la formation sur le service à la clientèle se poursuivra en 1996 et durant les années à venir afin que les employés puissent sans cesse raffraîchir leurs connaissances et se perfectionner.

L'équipe de la haute direction de VIA: de gauche à droite (devant) Terry Iany, président-directeur général; Mair LeFrançois, président du Conseil (au milieu) Christena Keon Sisly, vice-président, Marketing; Richard McConnell, vice-président, Éducation et Amélioration organisationnelle Paul Côté, vice-président, Affaires publiques et Ressources humaines (derrière) John Marajinson, directeur général, Maintenance du matériel roulant; Mike Gushue, vice-président, Services à la clientèle; et Roger Paquette, vice-président, Planification et Finances, et Trésorier.

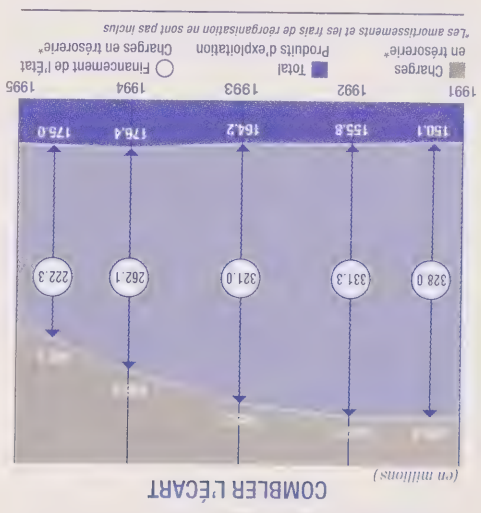


Pour la troisième année consécutive, VIA a tenu sa promesse de maximiser son efficacité tout en améliorant son service à la clientèle. Nous sommes maintenant en bonne voie de combler l'écart entre nos recettes totales et nos charges en trésorerie, écart qui a été réduit de 33 p. 100 ou 109 millions de dollars depuis 1992. En 1995, nous avons diminué cet écart de 40 millions de dollars par rapport à 1994 grâce, en grande partie, aux mesures que

nous avons adoptées pour compresser nos coûts. Ces efforts de réduction des dépenses ont permis à VIA en 1995 de retrancher 23 millions de dollars de la subvention totale de l'État fédéral, qui tient compte des activités de réorganisation et des immobilisations.

Au cours des trois dernières années, nous avons diminué de 24 p. 100 nos besoins de financement public et, en contrepartie, la subvention totale de l'État a baissé de 94 millions de dollars.

Au chapitre de l'exploitation, les charges en



trésorerie sont passées de 438 millions de dollars en 1994 à 397 millions en 1995, soit une baisse de 41 millions de dollars. Bien que de telles réductions soient dignes de mention, ce qui est surtout remarquable, c'est que les employés de VIA ont réussi, en même temps, à améliorer le service.

En trois ans, les employés ont littéralement transformé VIA. Entreprise axée sur le produit, centrée sur l'exploitation, VIA est devenue une Société de transport de voyageurs à l'écoute de ses clients et sensible à ses coûts. Tous nos employés ont relevé avec brio le défi d'analyser la valeur et la «rentabilité» de leur travail, pour faire ensuite les changements nécessaires et en évaluer l'efficacité.

Le succès de VIA en 1995 est attribuable en très grande partie à leurs efforts.

VIA est devenue une entreprise plus petite et plus compétitive. Au cours de l'année, 540 employés nous ont quittés, ce qui a ramené notre effectif en fin d'année à 3 178 employés, 29 p. 100 de moins qu'en 1992. Par ailleurs, la priorité accordée au service à la clientèle nous a amené à réduire de 45 p. 100 le personnel de gestion et d'administration au cours des trois dernières années.

Nous avons fait face à une grève de neuf jours en mars, après plusieurs mois de pourparlers laborieux et infructueux avec nos vis-à-vis syndicaux. Notre objectif était d'actualiser des conventions

un service à la clientèle de qualité supérieure, VIA est déterminée à améliorer de façon continue tous les aspects de son service.

Grâce au leadership des dirigeants de VIA et avec l'appui sans réserve du Conseil

d'administration, des employés motivés de partout dans le réseau ont jeté les fondations d'une

entreprise renouvelée. Pour 1996, nous nous sommes fixé un objectif encore plus ambitieux : être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada, en concurrençant directement tous les autres transporteurs canadiens.

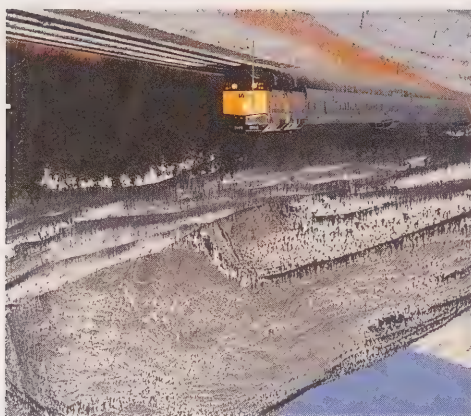
Notre transformation est un processus continu, qui ne peut ni ne doit s'achever. Telle est notre vision des choses. En 1996, nous avons de nouveaux défis, immédiats et ambigus, à relever : nous voulons être mieux connus, et reconnus, du grand public en nous affirmant comme un moyen de transport pratique et recherché, et poursuivre notre marche vers l'auto-suffisance.

Je vous invite, en lisant ce rapport annuel, à constater par vous-même la transformation opérée par le transporteur ferroviaire national des voyageurs au Canada. Si vous êtes impressionné par ce que vous y apprendrez, attendez de voir à l'oeuvre les gens qui nous ont aidés à faire cette transformation. Nous sommes fiers de ce que nous avons réalisé, et nous sommes déterminés à vous compter parmi notre clientèle. Prenez le train. Nous ferons de vous un fidèle usager.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois



Le changement rapide fait désormais partie du quotidien de presque toutes les entreprises au Canada et VIA ne fait pas exception. Même s'il s'agit là d'un processus permanent, ce rapport annuel nous donne l'occasion de faire le point sur les changements apportés par VIA au cours des dernières années.

Depuis 1992, VIA a accompli ce que de nombreux observateurs pensaient impossible. Nous avons rehaussé le niveau de nos services tout en réduisant de façon spectaculaire nos dépenses.

Nos résultats financiers sont éloquent : VIA a réussi à réduire de 109 millions de dollars le financement annuel que lui verse l'État fédéral au titre des charges en trésorerie. Ce financement est ainsi passé de 331 millions de dollars en 1992 à 222 millions en 1995.

Ces résultats sont d'autant plus impressionnants qu'ils n'ont pas été obtenus au détriment de la qualité des services. Le réseau ferroviaire national est demeuré intact et toujours dynamique : il continue de répondre aux besoins de déplacement des Canadiens, et de contribuer à la santé financière du Canada et de plus de 400 localités au pays.

Nous sommes heureux de constater que 95 p. 100 de nos clients estiment que la qualité de nos services satisfait ou dépasse leurs attentes.

Comment une société d'État est-elle parvenue à de tels résultats? Tout d'abord, nous sommes demandés comment, en tant qu'entreprise publique, nous pourrions améliorer la qualité de notre gestion. Pour y parvenir, nos dirigeants ont dû faire preuve d'une bonne dose d'assurance et de détermination. Notre président, M. Terry Ivan, s'est employé à inculquer à VIA une culture d'entreprise privée, convaincu que nous pouvions réduire nos coûts tout en améliorant notre service.

L'équipe de direction qu'il a mise en place a repensé l'entreprise de fond en comble et renégocié des conventions collectives qui, remontrant à une époque lointaine, n'étaient plus adaptées à la réalité d'aujourd'hui. Mais surtout, nous avons commencé à aborder nos défis avec une nouvelle attitude.

Tous nos employés ont été mis de la partie dans la remise en question de nos façons de faire. Nous avons revu notre style de gestion, nos méthodes d'exploitation, nos relations avec les employés, notre façon d'offrir nos services et l'évaluation de notre rendement. Les employés de tous les échelons ont été incités à proposer de nouvelles idées et de nouvelles approches pour que VIA élimine ce qui ne les aide pas à mieux servir leurs clients.

Dans cette optique, nous avons rationalisé notre structure et éliminé les coûts inutiles. Les employés ont contribué de façon remarquable aux efforts déployés pour trouver de nouvelles méthodes de travail plus efficaces, établir des objectifs de rendement individuels et collectifs et en assurer le suivi, et enfin, améliorer le service à la clientèle. Persuadée que sa compétitivité passe par

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de l'année. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1995.

Indicateurs financiers clés

(en millions de dollars)

1995	1994	1993	1992	1991
397,3	438,5	485,2	487,1	478,1
175,0	176,4	164,2	155,8	150,1
222,3	262,1	321,0	331,3	328,0
39,6	25,3	11,8	44,7	40,1
33,5	30,8	15,3	12,9	24,7
295,4	318,2	348,1	388,9	392,8

Statistiques d'exploitation clés

Ratio des produits aux charges en trésorerie (en pourcentage)	44,0	40,2	33,8	32,0	31,4
Voyageurs (en milliers)	3 597	3 586	3 570	3 601	3 633
Voyageurs-milles (en milliers)	859 088	834 142	819 607	817 271	820 182
Financement public de l'exploitation par voyageur-mille (en cents)	29,8	35,1	41,0	42,1	43,0
Trains-milles parcourus (en milliers)	6 219	6 524	6 515	6 483	6 247
Voitures-milles parcourus (en milliers)	37 100	36 351	35 861	35 993	35 890
Coefficient d'occupation moyen (en pourcentage)	61,1	60,0	58,8	56,6	57,9
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	138	128	126	126	131
Ponctualité (en pourcentage)	86	87	90	90	90
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 178	3 718	4 131	4 478	4 402

*Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

Contenu

2	Message du président du Conseil
1	Message du président-directeur général
7	VIA Rail en 1995
17	Rapport de la direction
18	Rapport des vérificateurs
18	États financiers
21	Notes afférentes aux états financiers
28	Annuaire de la Société

L'honorable David Ambrose, C.P., député

Ministre des Transports

Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de

la Loi sur la gestion des finances publiques,
je suis heureux de vous présenter le

rapport annuel de VIA Rail Canada Inc.
pour l'exercice prenant fin le

31 décembre 1995.

Le président du Conseil,



Marc LeFrançois



Rapport annuel 1995 - VIA Rail Canada Inc.

CAI
VR
-AS6

CAI
VR
-AS6



VIA Rail Canada Inc. 1996 Annual Report



The Honourable David Anderson, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the
Financial Administration Act, I am pleased to
submit VIA Rail Canada Inc.'s annual report
for the year ending December 31, 1996.



Marc LeFrançois
Chairman of the Board

*VIA Rail Canada Inc. is Canada's
national passenger rail company.
In 1996, with approximately
3,000 employees, we operated
429 trains weekly, serving more than
400 communities across the country.
We carried 3.7 million passengers
and earned \$184.5 million in total
operating revenues.*

*A federal Crown corporation, VIA is
accountable to parliament through
the Minister of Transport.*

The Year at a Glance

The key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the corporation for the year. Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1996.

Key financial indicators

(in millions of dollars)

	1996	1995	1994	1993	1992
*Cash operating expenses	389.8	397.3	438.5	485.2	487.1
Total operating revenue	184.5	175.0	176.4	164.2	155.8
Government funding for:					
Operating expenses	205.3	222.3	262.1	321.0	331.3
Capital expenditures	20.7	39.6	25.3	11.8	44.7
Reorganization charges	19.2	33.5	30.8	15.3	12.9
Total Government funding	245.2	295.4	318.2	348.1	388.9

Key operating statistics

*Revenue/Cash operating expenses ratio (%)	47.3	44.0	40.2	33.8	32.0
Passengers (000's)	3,666	3,597	3,586	3,570	3,601
Passenger miles (000's)	892,412	859,088	834,142	819,607	817,271
Government operating funding per passenger mile (cents)	25.2	29.8	35.1	41.0	42.1
Train miles operated (000's)	6,472	6,219	6,524	6,515	6,483
Car miles operated (000's)	40,491	37,100	36,351	35,861	35,993
Average passenger load factor (%)	59	61	60	59	57
Average number of passenger miles per train mile	138	138	128	126	126
On-time performance (%)	84	86	87	90	90
Number of employees at year-end	3,000	3,178	3,718	4,131	4,478

* Cash operating expenses exclude amortization of properties and reorganization charges.

Contents

Chairman's message

3

President's message

4

VIA Rail 1996

6

Service for Success:
VIA's Strategic Plan

Growing our business

Financial goals:
the drive towards self-sufficiency

Customer Service

VIA's people:
Quality comes from within

Safety second to none

Looking ahead

Management report

19

Auditor's report

20

Financial statements

21

Notes to
financial statements

25

Corporate directory

32

• Prince Rupert

• Prince George

• Courtenay
• Vancouver
• Victoria

• Jasper

• Edmonton

• Lynn Lake

• Churchill

• The Pas

• Thompson

• Saskatoon

• Winnipeg

• White River

• Senneterre

• Jonquière

• Gaspé

• Sudbury

• Québec

• Montreal

• Moncton

• Ottawa

• London

• Sarnia

• Windsor

• Toronto

• Niagara Falls

• Halifax

VIA



Chairman's Message

The role of the Crown corporation in Canada is changing. Increasingly, the challenge is to deliver services to the public in a fashion that sets new standards for the effective management of public enterprise, without losing sight of the responsibility with which we are charged. This is an often daunting task, and demands both innovative thinking and the organizational flexibility to respond to changing public needs and market potential.

VIA accepted this challenge some years ago when we were asked to meet tough new funding targets. Widespread thinking at the time was that we would cut services. We decided to take a different approach.

We set out to meet, even exceed, our targets while operating the existing network. We wanted to do this at higher levels of quality and, in so doing, begin the job of carving a new and important niche for passenger rail services in Canada. To accomplish this, we have drawn on the dedication and talent of our colleagues in reshaping passenger rail for future decades of service.

I am happy to report that, by any reasonable measure, we have had significant success. At first, we set out to eliminate all unnecessary cost. But we knew that equally important for success would be our ability to create a well-equipped and dedicated team focused on one simple truth: that our customers' satisfaction would, above all, determine our future.

And we have achieved these results while improving both operating performance and service quality. We are serving the same number of communities with more trains than we did five years ago. We have improved equipment reliability and continue to provide reliable on-time performance. Perhaps most importantly, 95 per cent of our customers say VIA's service meets or exceeds their expectations.

The credit for this success lies entirely with the people of VIA Rail — people who are dedicated to transforming VIA into an organization that is lean, nimble and sure of its direction. Together, we are creating a new and vibrant future for passenger rail and we are prepared to take the bold steps to become the best passenger transportation company in Canada - because that is our vision.

With the full support of the Board of Directors, a special management team is now looking at how VIA must redefine itself to foster the growth necessary for our future. And we are committed to ensuring this new spirit of growth and vitality in passenger rail continues to transform our organization — and the way we do business — as we take VIA Rail into the next century.



Marc LeFrançois
Chairman

President's Message

Even a brief glance at VIA's accomplishments in 1996 shows that something exciting is happening at Canada's national passenger rail company.

As in every year since 1992, we delivered once more on our commitment to maximize cost efficiencies — closing the gap between total revenues and cash operating expenses, continuing the drive towards self-sufficiency. While for many this is simply sound business practice, we believe VIA's approach is creating standards for the effective management of public enterprise and setting the stage for growth.

Effective management demands a special kind of vision. It requires an ability to keep one eye on the horizon to navigate your course and the other tightly focused on detail, ensuring that individual activities propel the organization in the proper direction.

This critical aptitude has been evolving at VIA over the past few years. So while 1996 was a year of many individual accomplishments, the most important of these was that we began the year with a new Strategic Plan that firmly locked our vision on target. The plan sets out clearly where we want to go as a business, and how we plan to get there. We identified aggressive goals for growth. With clear direction and employing traditionally private sector approaches, we have advanced toward our goals.

CLOSING THE GAP
(in millions of dollars)



- Cash Operating Expenses*
- Government Funding Cash Operating Expenses*
- Total Operating Revenues

*Does not include amortization of properties and reorganization charges

It is clear that this approach is working. Between 1992 and 1996, we cut our annual operating costs by close to \$100 million which, when combined with our revenue gains, has produced a bottom-line operating improvement of \$126 million annually. Our improvement was particularly impressive in 1996, with total government funding down \$50 million compared to 1995, the largest year-over-year reduction since 1990.

The effective management of public enterprise also requires innovative thinking. It means taking calculated risks in the pursuit of growth, all the while holding the line on — and reducing — our operating costs.

Accordingly, we began exploring different markets, with new frequencies to test the potential of long-distance commuter services for communities surrounding Toronto.

In southwestern Ontario and on some northern routes, we replaced our outdated steam-heated cars with modernized, completely refurbished stainless-steel equipment. We began testing state of the art equipment, with a view to renewing our fleet in the future. We launched innovative advertising and marketing partnerships. We introduced new products and services, while improving all services across the board.

These initiatives reflect a tightly focused confidence at VIA Rail. By knowing where we want to go as a passenger service and by testing each initiative against that objective, we are producing the right results.

On our eastern transcontinental routes, growth in passenger traffic for 1996 was nothing short of phenomenal, with ridership increasing more than 14 per cent. On our western transcontinental train, the *Canadian*, ridership was down slightly for the year, however, the average trip length grew. As a result, passenger miles increased close to six per cent with the largest gain coming in the key summer months with 18-per-cent growth.

During the same summer period, ridership on our completely redesigned *Skeena* service from Jasper to Prince Rupert rose close to 40 per cent.

System-wide, we achieved a 1.9 per cent increase in passengers with a 3.9 per cent gain in passenger miles. This is a very respectable achievement — equal to that of any other major Canadian passenger transportation company in 1996. We are confident that — with the foundations we have put in place — we will be able to take the necessary steps to make further gains in 1997.



The last and most critical element of effective management is forging an unshakable commitment to quality from every person in the organization and expressing it in everything we do. This demonstrated commitment was the impetus for our selection to chair the 1996 Canada Quality Month. We used this platform to spread a message across the country — that 'Quality Comes From Within' — with a clear focus, established goals and the dedication of each of our colleagues.

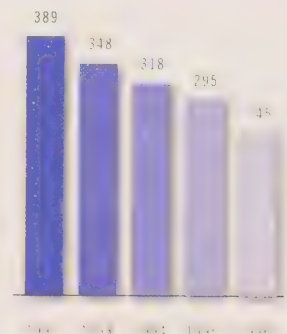
While 1996 was an impressive year, we believe that the best is yet to come. We know that we can — and must — continue to grow our business. And we will do this by continuing the kind of approach that has helped us to break new ground in the management of passenger rail services — through fresh thinking, an ongoing commitment to responsible stewardship, and the desire to create an exemplary model of public enterprise for the future.

We can, and will, continue to transform VIA Rail into a customer-centered, cost-conscious passenger service, dedicated to getting more people on our trains by offering the best passenger service in Canada.

Terry W. Ivany
President and Chief Executive Officer

VIA's Board of Directors, from left to right, (seated): Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer; Marc LeFrançois, Chairman of the Board; (standing): Yvon LeBlanc (Bouchette, NB); Carole Mackaay, General Counsel and Corporate Secretary; Morris Kaufman (Winnipeg); Hugh K. Smith, Q.C. (Halifax); Anthony Friend (Calgary); Stan Hagen (Courtenay, BC); Francine Chad Smith (Regina); and Jeffery Lyons, Q.C. (Toronto).

TOTAL GOVERNMENT FUNDING (in millions of dollars)



VIA Rail 1996

OUR VISION

To be the best passenger transportation company in Canada

OUR MISSION

High-quality, low-cost passenger service

OUR GOALS

Growth: Increase VIA's ridership by an average of two per cent above market growth.

Customer service: Provide customer service that is better than that of any other transportation mode in Canada.

Financial: Move towards self-sufficiency by increasing revenues and reducing costs.

People: Create successful staff through enhanced training and effective communication.

Safety: Create a safe environment for staff and customers by making continuous progress towards no injuries, accidents or environmental impacts.

SERVICE FOR SUCCESS: VIA'S STRATEGIC PLAN

In 1996, VIA implemented a new strategic plan called *Service for Success*. Building on our success in gaining control of costs, the plan shifts our attention towards the future. Our future depends not only on meeting budget requirements, but on meeting and exceeding customer requirements — because it is our customers who will keep us in business.

We developed *Service for Success* by identifying the key elements that make us more competitive and viable as a business. For VIA Rail, that means:

- Creating a clear vision of where we want to go as a corporation;
- Understanding our core business — serving our customers;
- Developing a practical strategy to achieve that vision, focused on achieving measurable results;
- Making this strategy everyone's business, from the corporate boardroom to the front lines of customer service.

Envisioning the future

We have defined precisely where we want VIA to go as a corporation. We developed a simple, clear vision of our future: *VIA will become the best passenger transportation company in Canada.*

But we didn't stop with a general vision statement. We broke the vision down into a mission statement and very specific, measurable goals — goals that define in practical terms what is required to achieve that vision. We asked: why is VIA in business at all? In other words, what is our mission? The answer was simple: to provide our customers with a high-quality passenger service with low operating costs.

Based on that mission, we examined everything we do at VIA and issued a challenge. For every activity, we asked — do we need to do this to achieve our mission? Does it add value for the customer? Should we stop doing it? If not, is there a better way to do it? *Anything* that does not add value for the customer is irrelevant and unproductive — get rid of it. Anything that does add value is sacred — learn to do it better.



In southwestern Ontario, 33 fully-modernized, stainless-steel cars replaced older steam-heated equipment.



VIA introduced HEP equipment and better scheduling on its northern services. The bottom line: better service for customers, lower operating costs and an end to steam equipment on VIA's network.

VIA Rail 1996

So what does our strategic plan mean? It means VIA must increase ridership above market growth for the industry. We will earn better customer ratings than any other passenger mode. We will continue to reduce our dependence on government funding by increasing revenues and reducing costs. We will build a successful work team through enhanced training and communication. We will make continuous progress towards zero accidents, zero injuries.

From vision into action

What gets measured, gets done. To translate vision into action, we kept the strategic plan short and easy to read, and gave a copy to everyone in the corporation. We asked every manager to pinpoint, in measurable terms, exactly how they would contribute to those goals. And we put in place a measurement system, so that everyone can see results when they happen.

Quite simply, we made *Service for Success* everyone's business.

Everyone knows and understands VIA's corporate priorities.

Everyone at VIA gets constant feedback on how they are doing. Everyone is encouraged to continually examine what they do and ask themselves — if this were *my* company, spending *my* money, would I keep on doing it? Can I do it better? Everyone is encouraged to accept responsibility and take ownership of VIA's success.

In 1996, the people at VIA took ownership of the plan they had designed and put it into action — accomplishing more in one year than many companies achieve in several. Some of the key initiatives and achievements are described in this report. But more important than any single initiative is the new spirit of confidence, growth and vitality VIA's people have brought to passenger rail.

It is the spirit of a company that knows where it is going, and how to get there.



In 1996, VIA launched many improvements to its services and products. At the end of February, employees modelled VIA's new uniforms during launch events to introduce refurbished HEP 2 equipment in southwestern Ontario.



In the Corridor, VIA tested state of the art, Flexliner trains designed to travel at higher speeds on existing track while offering exceptional safety and comfort with low operating costs.



Increased capacity on the western and eastern transcontinental trains led to gains in ridership and passenger miles.



VIA Rail 1996

GROWING OUR BUSINESS

The key to VIA's future is growth — increasing our ridership and securing a place for passenger rail in the transportation market of the future. VIA's strategic plan sets out ambitious goals for growth and in 1996, we set the stage for achieving those goals.

Exploring new commuter markets

A few short years ago, the suggestion that VIA could actually expand service and test new equipment would have been dismissed out of hand. But the momentum has changed and, in 1996, VIA launched a whole new range of options for travellers in southwestern and eastern Ontario — with more trains, more frequencies and better service to meet the needs of the highly competitive medium- to long-distance commuter market. We also took the opportunity to test some truly new, innovative, state of the art passenger rail equipment — something we have not seen in Canada for many years.

Over the past three years, we have demonstrated that a high-quality, low-cost passenger rail service is good business. We know there is a demand for additional trains and frequencies in the medium- to long-distance market. The new frequencies, launched in the fall of 1996, are part of a six-month test to measure demand in several Ontario markets and determine customer needs more precisely.

Increasing capacity

In the spring of 1996, VIA replaced the last of its old steam-heated cars in southwestern Ontario with newly refurbished stainless-steel cars. The travelling public applauded the move. This increased our first-class capacity by over 40 per cent, allowing us to focus increased efforts on building the key business-travel and long-distance commuter markets.

VIA also increased capacity on both the eastern and western transcontinental trains, in response to growing market demand. This capacity was put to good use. New bookings by Western Canada wholesalers increased peak passenger volumes by seven per cent, while price promotions in the Maritimes produced double-digit volume growth throughout the summer of 1996.

NEW FREQUENCIES ADDED

As part of a six-month test of the medium- to long-distance commuter market, VIA added frequencies and more trains in key south-western and eastern Ontario markets. The test will continue on into 1997, and includes:

A new daily Toronto-Ottawa frequency increased capacity by 25 per cent.

A new morning departure from Toronto to London, and an additional return service in the afternoon, increased options for business travellers in southwestern Ontario.

New trains arrive in Toronto by 8:30 a.m. weekdays from Kingston, Belleville, Cobourg, Stratford, Kitchener and Guelph, with convenient end-of-business day returns, and a new mid-evening departure to Cobourg, Belleville and Kingston.

A new weekend train provides return service between Toronto and Niagara Falls every Saturday and Sunday.



With better schedules on its northern services, VIA launched a new eco- and adventure-tourism product called *VIA Adventures* aimed at outdoor enthusiasts.



Capitalizing on growing international tourism demand for Canadian mountain adventures, VIA completely redesigned its Jasper to Prince Rupert *Skeena* service. Ridership rose close to 40 per cent over the key summer period.

VIA Rail 1996

VIA PREFERENCE

In June, VIA launched a nation-wide frequent traveller program — *VIA Preference*. Like similar programs that can be found throughout the travel industry, *VIA Preference* rewards our most loyal customers, while helping us get a better understanding of their needs and preferences from departure times to amenities on board, to service packages.

The result is more satisfied customers, and a better ability to attract and retain new customers. By the end of the year — after just six months in operation — *VIA Preference* had attracted close to 45,000 members.

GOOD MORNING AMERICA

In May, VIA and the Canadian Tourism Commission, along with Canadian Airlines International and CP Hotels and Resorts, sponsored *Good Morning America's* tour of Canada, viewed by 30 million potential customers across Northern America. The show featured segments on rail travel, with promotional value exceeding \$20 million.

Improving our northern services

Major improvements in our northern services target the emerging adventure and eco-tourism markets, where rail service allows travellers to reach wilderness destinations in comfort. VIA changed the *Skeena* from an overnight service to a two-day daylight touring service between Jasper and Prince Rupert. At the same time, we introduced new and more attractive daylight schedules for northern Quebec services.

The market response has been enthusiastic — ridership on the *Skeena* alone increased more than 40 per cent during the summer of 1996 — and VIA has supplied an important new tool to grow business in the tourism sector.

Innovative marketing and promotion

In June, VIA introduced new family fares to stimulate summer travel in the Corridor and *Rediscover Canada* fares to promote round-trip interprovincial travel. *Rediscover Canada* was backed by a national television campaign, a joint effort with the Canadian Tourism Commission. VIA also opened its customer base to new partnerships with Heritage Canada and Health Canada as part of a program to distribute educational promotional kits to families with young children travelling by train.

VIA's understanding of the power of industry partnerships led to joint promotions with tourism authorities and private operators across Canada for seasonal campaigns in major markets, such as the Quebec Winter Carnival and Summer Festival organizations in major Corridor cities.

VIA has also committed itself to building strong relationships with local Chambers of Commerce and Boards of Trade in order to foster new community-based partnerships with small- and medium-sized businesses in the Corridor. VIA Rail is part of these communities and, with the full support of our colleagues in these towns and cities, we want to become more involved. We want, as well, to become their preferred transportation choice.

This key program will encourage more business travel, increase enrollment in *VIA Preference* and develop active support for VIA within the business community.

	PASSENGERS (000's)	96 VS 95 (%)	PASSENGER MILES (000's)	96 VS 95 (%)	REVENUES (\$ 000,000's)	96 VS 95 (%)
CORRIDOR	3046.3	+ 1.1	546,657	+ 0.5	109.1	+ 0.6
WESTERN TRANSCONTINENTAL	156.5	-0.8	162,527	+ 5.6	35.3	+ 8.4
EASTERN TRANSCONTINENTAL	312.0	+ 14.4	151,471	+16.1	18.6	+ 7.6
SYSTEM (includes remote services)	3665.5	+ 1.9	892,412	+ 3.9	167.9	+ 2.8

VIA Rail 1996

FINANCIAL GOALS: THE DRIVE TOWARDS SELF-SUFFICIENCY

A study by the Mercer Management Consulting firm shows that VIA has outperformed the restructuring initiatives of other passenger rail companies in Europe and the U.S., achieving dramatic cost reductions.

Cost reductions and significant revenue growth continue to reduce VIA's need for government funding. Our strategic plan focuses on reducing the total subsidy to \$170 million by 1999, compared to \$245 million in 1996, and less than half the \$389 million subsidy in 1992.

A number of key initiatives in 1996 contributed to this goal. By the end of 1996, VIA's workforce numbered 3,000 employees, a 33-per-cent reduction since 1992. This was the first full year working under new collective agreements struck in 1995, which challenged everyone at VIA to learn a new way of doing business. The agreements allow VIA to modernize labour practices — consolidating shopcraft unions, changing the method of pay for running trade employees from a mileage to an hourly basis, eliminating the assistant conductor on some trains and rationalizing customer service staff in the Corridor.



VIA is committed to supporting, developing and enhancing the knowledge and skills of its people. The 'Achieving Excellence in Customer Services' training program helps front-line staff manage key 'point of contact' interactions with customers.

At the same time, we completed a three-year streamlining of management and administrative staff. As a result of this restructuring initiative, management and administration was reduced by over 60 per cent compared to 1992, saving \$46 million annually.

After extensive customer research, VIA also replaced complimentary light meals and beverages in Corridor coach service with a new cash food service that provides passengers with more choice. The new service features freshly-made, high-quality meals and snacks, and has been well received by customers, generating \$1.8 million in food sales while reducing costs.



New Economy Class food service on Corridor trains and on trains to Gaspé and northern Quebec mean higher quality products and more choice for passengers.



In 1996, VIA began accepting reservations for Economy Class travel with extremely positive response from customers.

VIA Rail 1996

SERVICE DESIGN TEAMS

Employees from various branches came together to form three interdepartmental task forces in 1996, charged with improving key VIA products: Economy, VIA 1 and Student.

Each team's objective is to develop products and services that will better meet and exceed the changing needs of customers and attract new customers to train travel.

More efficient equipment

We completed the modernization of our fleet in the spring of 1996, with the introduction of refurbished stainless-steel equipment on train services in northern Manitoba, northern Quebec and southwestern Ontario. The refurbished equipment ensures greater reliability and improved comfort, and has been praised by industry experts around the world. The prestigious *Watford Conference of European Railway Architects and Designers* awarded VIA a commendation at the Brunel Awards ceremony in Copenhagen, recognizing the international standards of excellence in design reflected in the refurbished equipment.

The equipment also represents significant savings for VIA. The cost of each refurbished car was less than half of the cost of buying new equipment, saving \$30 million. And because the refurbished equipment is far more efficient than the outdated cars it replaced, operating savings are expected to exceed \$1.5 million annually.

Rationalizing our maintenance centres

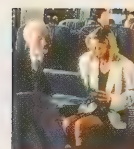
VIA's network of maintenance centres was built in the 1980s to accommodate very different needs. Since then, our maintenance requirements have changed significantly — our network is more concentrated and our fleet modernized and more efficient.

In June, we announced the closing of the Halifax and Toronto maintenance centres, and our intention to consolidate maintenance activities in Montreal, Winnipeg and Vancouver. This realignment of maintenance activities will result in significant savings — over \$4 million annually — while ensuring that our high standards of safety and equipment reliability are not compromised.

We also began exploring new ways to make the most effective use of any excess capacity that remains in the maintenance centres — for example, by relocating some VIA work functions to empty office space in these centres. We will continue to explore opportunities where we may be able to sell our services in areas where VIA's expertise or facilities are in demand.



VIA's popular *Rediscover Canada* fares to promote round-trip interprovincial travel were backed by a national television campaign, a joint effort with the Canadian Tourism Commission.



VIA is creating long-term partnerships with Chambers of Commerce and Boards of Trade in the Quebec City-Windsor Corridor to stimulate business travel.

VIA Rail 1996

CUSTOMER SERVICE

VIA is committed to achieving customer satisfaction ratings higher than any other passenger transportation company in Canada. To achieve that goal, everything we do has to be focused on the customer — ensuring that the people who board our trains are not just satisfied, but delighted with the VIA experience.

Improved Economy Class

In September 1996, VIA introduced a new Economy Class food service on Corridor trains, as well as improvements on the *Chaleur* train to Gaspé and the *Abitibi* to Senneterre. The new Corridor service eliminates complimentary snacks, while offering a selection of sandwiches and other items for sale. This allows us to provide a higher quality product that is more in line with customer preferences. The improved service was developed in response to customer focus groups and recommendations by on-board staff who are closest to the customer.

We also began accepting coach reservations and have started a comprehensive redesign of Economy Class, which will ensure better customer service delivery at all stages, from telephone sales to the actual service on board.

Improved reservations

In the fall of 1996, VIA became the first passenger railway in the world — and the first passenger service in Canada — to provide interactive, self-booking through the Internet. Customers can now make their own reservations at their convenience, in the comfort of their home or office.

A completely new reservation system will be delivered in 1997. VIA has invested in new, state of the art technology which is Windows-based, user-friendly, and puts us at the forefront of passenger reservation systems. The new system will be more responsive to customers' needs, while permitting VIA to adapt to industry and market changes more quickly — with greater pricing flexibility, faster implementation of marketing initiatives, and the ability to target specific markets. It will also greatly enhance inventory and yield management, accounting functions and customer preference tracking.



VIA continues to increase its presence on the Internet, becoming the first transportation company in Canada to offer a self-booking service for travellers.



VIA will introduce a new computer reservation system in 1997, which it is developing with Advantis Canada, an IBM subsidiary.

PERFORMANCE ENHANCEMENT

A basic part of VIA's management philosophy is a process called Performance Enhancement (PE) — it is designed to capitalize on people's skills and focus their efforts on continuous improvement in those key areas that matter most.

PE works by:

Ensuring that every employee understands VIA's mission, goals and priorities.

Asking every employee to identify, in measurable terms, how they can contribute to those goals and priorities.

Empowering each individual or work team to decide how they can best add value in their work.

Insisting that each individual or team prepare specific plans — with measurements and feedback systems — that will ensure constant feedback on their progress.

Recognizing individual contributions which add value.

CELEBRATING SUCCESS

In 1996, individuals and work teams used PE to develop and implement more than 400 Performance Enhancement projects at all levels of the organization.



VIA Rail 1996

VIA's PEOPLE: QUALITY COMES FROM WITHIN

VIA's strategic plan recognizes that our success as a business depends on our people — and their ability to understand and respond to the customer day in and day out. We are committed to providing our people with the resources and support they need to do their jobs well.

The ability of our employees to provide quality service received special recognition when VIA was selected to chair Canada Quality Month by the Canada Quality Council. Our campaign theme — 'Quality Comes From Within' — recognized that our employees are the main reason VIA was selected. It is our employees, through their individual commitment, who ensure quality service.

Training for success

VIA is committed to supporting, developing and enhancing the knowledge and skills of people throughout the organization. Education and training is a fundamental part of our way of doing business — because it is essential to our success as a business.

We continued two company-wide training programs in 1996. *Achieving Excellence in Customer Service (AECS)* is a two-day workshop focusing on improving direct customer contact — providing people with the tools to create positive and memorable customer experiences. *Supervising for Service Success (SSS)* is an 11-day program designed to create 'missionaries for service'. Through a combination of site visits, workshops, projects and assignments, participants develop specific skills in service delivery as well as a strategic understanding of the importance of consistent quality for the future of VIA.

To date, some 45 AECS courses have been delivered to more than 600 participants coast to coast, and 75 participants have completed the SSS course. In addition, VIA provided training in announcement skills, selling skills and safety.

The training thrust will continue in 1997. AECS and SSS training will remain key to this effort. In addition, one-day *Performance Enhancement* training sessions will be extended to include everyone in a supervisory function.



The Canada Quality Council selected VIA to chair its 1996 public awareness campaign and Canada Quality Month. VIA's campaign theme was 'Quality Comes From Within'.



VIA's new uniforms and the newly-refurbished HEP 2 equipment won international acclaim from the prestigious *Watford Conference of European Railway Architects and Designers*.

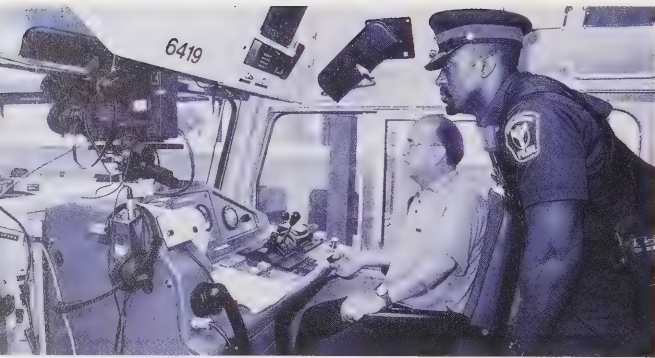


In May, VIA, CN, CP and the Brotherhood of Locomotive Engineers released the findings of a landmark scientific pilot project to reduce on-the-job fatigue for train crews.

VIA Rail 1996

SAFETY SECOND TO NONE

Every single customer who boards our trains is trusting us to get them to their destination safely. We take this as our most important responsibility. Our trains do not leave the station unless safety is assured. This commitment to safety is reflected in a track record that is second to none.



Working with Operation Lifesaver, CN and local police forces, VIA introduced the Officer on the Train program – an approach to reducing level crossing incidents that originated in Kansas in 1987.

Our strategic plan identifies safety as a fundamental focus for the organization, committing us to work constantly towards zero accidents, zero injuries. The plan also set out ambitious safety targets — and in 1996, we achieved the targets originally set for 1999. As a result, our targets for 1997 have been raised considerably.

All health and safety committees will receive *Safety Enhancement* training in a course piloted during the fall of 1996. And by the spring of 1997, all on-train personnel will have received the *Emergency Response Program* begun in 1995.

Partnerships for safety

VIA works closely with industry partners, government and police agencies to continually improve safety and increase public awareness of safety issues. In 1996, VIA was actively involved in the Operation Lifesaver campaign to educate the public about the dangers of ignoring crossing signals and trespassing on railway property.

In June, VIA helped introduce an *Officer on the Train* program – an approach to reducing level crossing incidents that originated in Kansas in 1987. Police officers rode in the locomotive cab of a train between Ottawa and Alexandria, Ontario, to spot motorists who put lives in jeopardy by ignoring crossing signals. The initiative resulted in extensive newspaper, radio and television coverage of one of the key safety issues of concern to Canada's railways.

ON-THE-JOB SAFETY PERFORMANCE	1996	1995	96 VS 95 (%)
LOST-TIME INJURIES	244	355	-31
DAYS LOST	5,539	8,178	-32

VIA Rail 1996

VIA was also a partner in the *Canalert* research project – the most comprehensive study of the factors affecting locomotive engineers' performance ever undertaken in Canada. The results will help to improve the health and welfare of our employees, further enhancing rail industry safety and the security of our passengers.

The *Canalert* project had a positive outcome for everyone involved and a big part of the credit for its success goes to the Brotherhood of Locomotive Engineers. For its members, the study means enhanced safety on the job and a better quality of life. For VIA, it means reduced risks, lower health care costs and higher productivity. For both the union and the company, it has been an opportunity to show what good labour relations is all about.

LOOKING AHEAD

We are confident that the foundations for growth established in 1996 will pay off in the years ahead — that the new spirit of vitality and growth in passenger rail will continue to gather momentum.

But we know that success is not assured. It will only come with a commitment to continuously improve our products and services, our passenger revenues and our drive to self-sufficiency. We also know that continuous improvement will require bold new initiatives in the future.

Every single transportation company in Canada wants to get more customers. That means the competition for customers will continue to be fierce — as airlines and bus operators target the people we want to get on our trains. We know that we must give people more and better reasons to choose VIA Rail, and to stay with us.

SAFETY IMPROVEMENTS TO LRCs

VIA introduced major improvements in 1996 to ensure customer and employee safety on our LRC trains. These include:

Safety procedure announcements at departure and at-seat safety instructions.

Enhanced trauma kits on all trains.

Improved emergency door handles.

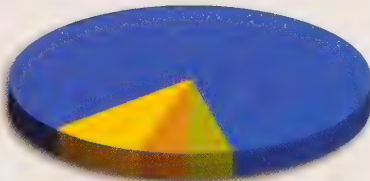
New safety and emergency signs.

Redesigned lighting back-up systems to ensure maximum illumination in the event of a power failure.

PASSENGER DISTRIBUTION

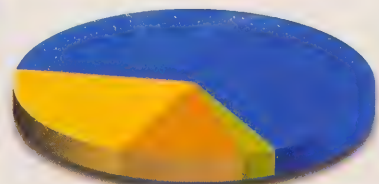
Corridor	83.2 %
Business	26 %
VFR*	53 %
Leisure	21 %
East	8.5 %
Business	10 %
VFR*	60 %
Leisure	30 %
West	4.2 %
Canadians	68 %
Foreigners	32 %
Remotes	4.1 %

*Visiting friends & relatives



BREAKDOWN OF PASSENGER REVENUES

Corridor	85 %
East	11 %
West	21 %
Remotes	3 %



VIA Rail 1996

The challenge of operating in an uncertain and changing economic and regulatory environment will continue. For example, the privatization of CN and the rationalization of networks for both CN and CP will continue to mean new rules for the way freight railways do business. Route abandonments and the transfer of right-of-ways to shortline railroads will mean new rules for passenger rail.



In its 'Great Journeys of the World' book, which highlights five trips on four different continents, the National Geographic Society features VIA's transcontinental trip as "one of the world's longest, most spectacular train rides".

There is only one way to meet these challenges: to keep making VIA Rail a better, more efficient and effective business.

A special management team is leading a new VIA Rail Transformation Project, examining how VIA must change for continued success in the 21st Century.

In the immediate future, VIA will continue to achieve significant cost reductions. We will pursue every growth opportunity available to us, focusing on improved service to the business market and new tourism initiatives.

And we will continue to restructure our organization — fashioning the organization we need to fulfill our strategic plan, designing new business processes, becoming a truly business-motivated, market-focused corporation. We will continue to set new standards for the efficient management of public enterprise. Above all, we will continue to pursue our vision: to become the best passenger transportation company in Canada.



VIA announced in June it would consolidate maintenance activities in Montreal, Winnipeg and Vancouver with Halifax and Toronto providing trip servicing only, producing savings of over \$4 million annually.



VIA is conducting a comprehensive review of its station facilities to ensure it operates, upgrades and effectively manages quality passenger facilities, both now and in the future.

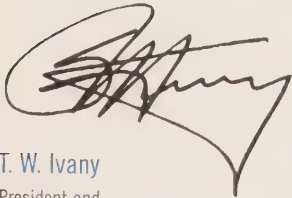
Management Report

Year ended December 31, 1996

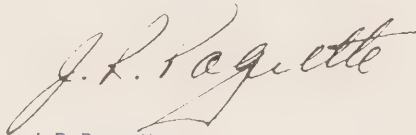
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information used elsewhere in the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and the changes in its financial position.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair Deloitte & Touche, general partnership as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Raymond, Chabot, Martin, Paré, general partnership have audited the Corporation's financial statements and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors, consisting solely of outside Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit Committee.



T. W. Ivany
President and
Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Vice-President, Planning and Finance,
and Treasurer

Montreal, Canada
February 14, 1997

Auditors' Report

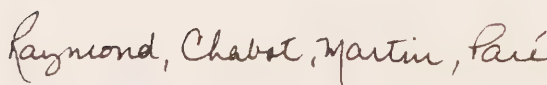
To the Minister of Transport

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc., as at December 31, 1996 and the statements of operations, reconciliation to operating funding from the Government of Canada, contributed surplus, deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1996, and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the Financial Administration Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Business Corporations Act and the articles and by-laws of the Corporation.



Raymond, Chabot, Martin, Paré

General partnership

Chartered Accountants

Montreal, Canada

February 14, 1997



L. Denis Desautels, FCA

Auditor General of Canada

Ottawa, Canada

February 14, 1997

Financial Statements

as at December 31

Balance Sheet

(in thousands)

Current assets

Cash and term deposits
Accounts receivable
Receivable from the Government of Canada
Materials

Notes	1996	1995
	\$ 16,864	\$ 9,256
	8,064	7,953
	56,027	83,335
	17,145	18,730
	98,100	119,274

Long-term assets

Asset renewal fund
Investment, at cost
Properties

3	35,058	23,072
4	–	2,001
5	579,359	640,984
	614,417	666,057
	\$ 712,517	\$ 785,331

Current liabilities

Accounts payable and accrued liabilities
Deferred revenue

\$ 79,811	\$ 107,119
4,975	5,131
84,786	112,250

Long-term liabilities

Network restructuring and reorganization charges
Other

6	28,160	22,740
	8,543	9,888
	36,703	32,628

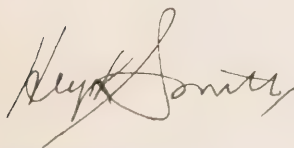
Shareholder's equity

Share capital
Contributed surplus
Deficit

7	9,300	9,300
	626,906	683,064
	(45,178)	(51,911)
	591,028	640,453
	\$ 712,517	\$ 785,331

See accompanying notes to financial statements

Signed on behalf of the Board,



Hugh K. Smith, Q.C.
Director and Chairman
of the Audit Committee



Marc LeFrançois
Director and Chairman
of the Board

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of operations

(in thousands)

Revenue	Notes	1996	1995
Passenger		\$ 167,911	\$ 163,403
Other	4	16,623	11,571
		184,534	174,974
Expenses			
Customer services		227,494	229,471
Equipment maintenance		92,847	98,734
Marketing and sales		26,933	25,390
Support services		31,565	36,142
General and administrative		9,920	7,256
Reorganization charges	6	2,508	20,412
Income and capital taxes		1,537	917
		392,804	418,322
		208,270	243,348
Operating funding from the Government of Canada		224,520	255,779
Results before items not requiring operating funding from the Government of Canada		16,250	12,431
Amortization		42,566	38,509
Write-down of properties	5	33,766	–
Reorganization charges to be funded in subsequent years	6	10,015	–
Net results		\$ (70,097)	\$ (26,078)

Statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada

(in thousands)

	1996	1995
Net results	\$ (70,097)	\$ (26,078)
Items not requiring (providing) operating funds:		
Amortization and gains on properties	43,064	39,123
Write-down of properties	33,766	–
Reorganization charges to be funded in subsequent years	10,015	–
Network restructuring and reorganization charges recovery	(16,737)	(13,023)
	70,108	26,100
Operating funding surplus for the year	\$ 11	\$ 22

See accompanying notes to financial statements

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of contributed surplus

(in thousands)

	1996	1995
Balance at beginning of year	\$ 683,064	\$ 682,559
Capital funding from the Government of Canada	20,672	39,628
Transfer to deficit:		
Non-cash transactions on properties (1994: \$ 50,169)	(76,830)	(39,123)
Balance, end of year	<u>\$ 626,906</u>	<u>\$ 683,064</u>

Statement of deficit

(in thousands)

	1996	1995
Balance, beginning of year	\$ 51,911	\$ 64,956
Net results	70,097	26,078
Transfer from contributed surplus:		
Non-cash transactions on properties (1994: \$50,169)	(76,830)	(39,123)
Balance, end of year	<u>\$ 45,178</u>	<u>\$ 51,911</u>

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Year ended December 31

Statement of changes in financial position

(in thousands)

	1996	1995
Cash provided by (used in) operating activities		
Net results	\$ (70,097)	\$ (26,078)
Non-cash charges (credits) to operations:		
Amortization of properties	43,790	41,411
Gains on write-off, retirement and disposal of properties	(726)	(2,288)
Amortization of investment tax credits	(498)	(614)
Write-down of properties	33,766	—
Gain on sale of investment	(6,856)	—
Changes in non-cash working capital	(6,219)	9,332
Network restructuring and reorganization charges	5,420	(25,346)
Other long-term liabilities	(847)	2,163
	<u>(2,267)</u>	<u>(1,420)</u>
Cash provided by (used in) financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	20,672	39,628
Receivable from the Government of Canada	20,828	(12,376)
	<u>41,500</u>	<u>27,252</u>
Cash provided by (used in) investment activities		
Asset renewal fund	(11,986)	(10,554)
Acquisition of properties	(20,672)	(39,628)
Advances on contracts	3,581	12,211
Proceeds from sale of investment	8,857	—
Proceeds from sale of properties	1,886	7,482
Accounts payable and accrued liabilities related to properties	(13,291)	5,507
	<u>(31,625)</u>	<u>(24,982)</u>
Cash and term deposits		
Increase during the year	7,608	850
Balance, beginning of year	9,256	8,406
Balance, end of year	<u>\$ 16,864</u>	<u>\$ 9,256</u>
Represented by:		
Cash	\$ 259	\$ (3,331)
Term deposits, 3.1 %, maturing in January, 1997	16,605	12,587
	<u>\$ 16,864</u>	<u>\$ 9,256</u>

See accompanying notes to financial statements.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

1. Authority and objectives

VIA Rail Canada Inc., is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the Financial Administration Act. It was incorporated in 1977, under the Canada Business Corporations Act. The Corporation's vision is to be the best passenger transportation company in Canada with a mission to provide high-quality, low-cost passenger service. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies, which also assure the control of train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty, and is subject to the Income Tax Act (Canada) and those of certain provinces.

2. Accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A Funding from the Government of Canada

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded in the statement of operations. The amounts are determined on the basis of operating costs less commercial revenues excluding non-cash transactions relating to properties, certain network restructuring and reorganization charges, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year. Operating results are reconciled to operating funding in the statement of reconciliation to operating funding from the Government of Canada.

Funding to cover the costs of the network restructuring and reorganization charges is recorded as a recovery in the statement of operations in the year in which final settlements with or disbursements are made to employees or suppliers.

Funding for capital expenditures is recorded as contributed surplus on an accrual basis.

B Materials

Materials are valued at weighted average cost.

C Properties

Properties acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at the net transfer values, while subsequent additions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other property upgrading are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the properties concerned; otherwise, costs are expensed as incurred.

Retired assets are written down to their realizable value.

D Amortization of properties

Amortization of properties is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off the cost of properties, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 29 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 38 years
Leasehold improvements	5 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 years
Other Assets	7 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress, advances on contracts in progress or retired assets.

E Leases

Properties recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over 20 years, which is representative of their useful lives.

Rental payments under operating leases are expensed as incurred.

F Income taxes

Funding from the Government of Canada provided to the Corporation to cover operating costs is determined on the basis of current needs. For this reason, income taxes are accounted for on the taxes payable basis, as there is reasonable expectation that all taxes payable in future years will be included in the government-approved formula for reimbursement, and will be recoverable at that time.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

G Deferred credits

Investment tax credits are amortized over the estimated useful lives of the related properties. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of properties. Lease inducement credits are amortized over the term of the leases.

H Pension plans

The Corporation has defined benefit pension plans, based on retirement age, compensation and length of service, covering all its permanent employees.

The cost to the Corporation is determined by actuarial valuations which allocate to each year, the accrued portion of the benefits based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement, prorated on employees' years of service.

Pension expense (Note 9) includes the cost of benefits attributable to services rendered during the current year, the amortization of any unfunded liability in respect of past services and the amortization of experience gains and losses. These amortizations are calculated on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups.

I Employee termination and special benefits

Employee termination and special benefits provided for under labour agreements and special programs are expensed in the year in which these costs are incurred.

J VIA PRÉFÉRENCE programs

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's VIA PRÉFÉRENCE frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

K Financial instruments

Financial instruments consisting of cash and term deposits, accounts receivable, receivable from the Government of Canada, asset renewal fund and accounts payable and accrued liabilities are recorded at carrying value, which is equivalent to fair value.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

3. Asset renewal fund

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as the operating savings resulting from the rationalization of its maintenance activities, in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects.

The average rate of return on the banker's acceptance and bearers discount notes is 3.1 % with maturity dates in January 1997.

4. Investment

Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.), an excess liability insurance company in which the Corporation had a 4.61% interest, was sold on October 3, 1996. The proceeds from sale of this investment were \$8.9 million, resulting in a realized gain on sale of \$6.9 million included in other revenue, with an additional contingent gain of up to \$0.5 million depending on past and future paid claims experience to be settled on October 3, 2001.

5. Properties

(in millions of dollars)

	1996				1995		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	WRITE- DOWN	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	3.7	-	3.7		3.3	-	3.3
Rolling stock	522.3	211.3	311.0	13.3	529.7	227.5	302.2
Maintenance buildings	159.1	65.6	93.5	7.9	218.3	83.5	134.8
Stations and Facilities	27.1	10.0	17.1		27.2	8.7	18.5
Infrastructure improvement	92.7	24.3	68.4	3.9	94.7	23.3	71.4
Leasehold improvements	86.0	49.7	36.3	7.2	86.0	46.0	40.0
Machinery and Equipment	25.7	16.6	9.1	1.5	30.7	19.2	11.5
Information systems	76.2	69.8	6.4		72.3	68.0	4.3
Other assets	20.8	19.3	1.5		21.1	18.7	2.4
	1013.6	466.6	547.0	33.8	1,083.3	494.9	588.4
Projects in progress			9.5				45.3
Advances on contracts in progress			1.2				4.8
Retired assets (at realizable value)			21.7				2.5
			579.4				641.0

On December 31, 1996, the gross value of assets under capital leases included above was \$5.8 million (1995: \$5.9 million) and related accumulated amortization thereon, amounted to \$4.1 million (1995: \$3.9 million).

Projects in progress primarily consist of station improvements and equipment.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

The Corporation retired 20 LRC locomotives as they became surplus to the long-term fleet plan requirements.

The Halifax and Toronto Maintenance Centres were written-down to their estimated market value as a result of the decision to rationalize the Maintenance Centre network.

6. Network restructuring and reorganization charges

The Corporation has incurred expenses related to approved plans for the restructuring of its transportation network on October 4, 1989 as well as subsequent reorganizations.

As at December 31, 1996 a provision of \$43.3 million (1995: \$55.7 million), of which \$28.2 million (1995: \$22.7 million) is reflected as a long-term liability, has been recorded to provide for the on-going costs of severance payments and employment security benefits governed by labour agreements, special programmes and arbitration decisions which may extend over several years.

7. Share capital

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares of no par value. As at December 31, 1996 and 1995, 93,000 shares at \$100 per share are issued and fully-paid.

8. Commitments

A The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate and computer equipment are as follows:

(in millions of dollars)

1997	12.9
1998	9.5
1999	10.0
2000	11.0
2001	10.0
Subsequent years up to 2034	74.4
	<u>127.8</u>

B As at December 31, 1996, the Corporation has outstanding commitments amounting to \$5.1 million (1995: \$21.6 million) consisting mainly of equipment related projects.

C Effective January 1, 1989, the Corporation entered into a train service agreement and other agreements for the use of tracks and control of train operations. These agreements expire December 31, 2008.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

9. Pension plans

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1993, by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. Based on these valuations and actuarial projections made for 1994, 1995 and 1996, the accumulated plan benefits as at December 31, 1996 are \$830.4 million. The net assets available to provide for these benefits at actuarial adjusted market values as at that date amount to \$899.7 million.

Using the method identified in the pension plans accounting policy (Note 2 h), the pension expense for 1996 was \$5.3 million (1995: \$11.3 million) and included amortization of past service costs and experience gains and losses.

10. Related party transactions

In the normal course of business, transactions with other Crown corporations amounted to:

(in millions of dollars)	1996	1995
Revenue	0.9	8.6
Operating expenses	1.2	62.3
Capital expenditures	–	24.5

In addition to these related party transactions and those disclosed elsewhere in the financial statements, the Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises.

In 1996, the Government of Canada transferred thirty-one (31) station sites to the Corporation at their aggregate carrying value of one dollar.

Notes to Financial Statements

as at December 31, 1996

11. Contingencies

In the ordinary course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Corporation, and it is the opinion of management that the settlement of these actions will not result in any material liabilities to the Corporation beyond any amounts already provided.

12. Comparative figures

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted in 1996.

Corporate Directory

as at December 31, 1996

VIA Office Locations

Headquarters and Quebec

2 Place Ville-Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9
☎ (514) 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic

1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
☎ (902) 494-7900

Ontario

55 York Street
Suite 1300
Toronto, Ontario
M5J 1R7
☎ (416) 868-7211

West

104-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
☎ (204) 949-7400

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2X7
☎ (604) 640-3700

Board of Directors

Francine Chad Smith, Regina, Saskatchewan
Anthony Friend, Calgary, Alberta
Stan Hagen, Courtenay, British Columbia
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer, Montreal, Quebec
Morris Kaufman, Winnipeg, Manitoba
Yvon LeBlanc, Bouctouche, New Brunswick
Marc LeFrançois, Chairman of the Board, Montreal, Quebec
Jeffery Lyons, Q.C., Toronto, Ontario
Hugh K. Smith, Q.C., Halifax, Nova Scotia

Officers

Marc LeFrançois, Chairman of the Board
Terry W. Ivany, President and Chief Executive Officer
Paul Côté, Vice-President, Public Affairs and Human Resources
Michael Gushue, Vice-President, Customer Services and Government Relations
Christena Keon Sirsly, Vice-President, Marketing and Information Services
Carole Mackaay, General Counsel and Corporate Secretary
John Marginson, Vice-President, Equipment Maintenance
Richard McConnell, Vice-President, Education and Organizational Enhancement
J. Roger Paquette, Vice-President, Planning and Finance, and Treasurer

Committees of the Board

Executive Committee

Marc LeFrançois, Chairman

Terry W. Ivany
Hugh K. Smith, Q.C.

Investment Committee

Jeffery Lyons, Q.C., Chairman

Anthony Friend
Yvon LeBlanc
Francine Chad Smith

Human and Financial

Resources Committee

Stan Hagen, Chairman

Anthony Friend
Morris Kaufman
Yvon LeBlanc
Francine Chad Smith

Audit Committee

Hugh K. Smith, Q.C., Chairman

Anthony Friend
Stan Hagen
Morris Kaufman

Bureaux de VIA

Siège Social et Québec

2, Place Ville-Marie

Montreal, Québec

H3B 2C9

☎ (514) 871-6000

Adresse postale :

C.P. 605, 8116

Succursale A

Montreal, Québec

H3C 3N3

Atlantique

1161, rue Hollis

Halifax (Nouvelle Écosse)

B3H 2P6

☎ (902) 494-7900

Ontario

55, rue York

Bureau 1300

Toronto (Ontario)

M5J 1R7

☎ (416) 868-7211

Ouest

104-123, rue Main

Winnipeg (Manitoba)

R3C 1A3

☎ (204) 949-7400

1150, rue Station

Vancouver (C.-B.)

V6A 2X7

☎ (604) 640-3700

Comités du Conseil

Comité exécutif

Marc LeFrançois, président

Terry W. Ivany

Hugh K. Smith, c.r.

Comité des placements

Jeffery Lyons, c.r., président

Anthony Friend

Yvon LeBlanc

Francine Chad Smith

Comité des ressources

Financières et humaines

Stan Hagen, président

Anthony Friend

Morris Kaufman

Yvon LeBlanc

Francine Chad Smith

Comité de vérification

Hugh K. Smith, c.r., président

Anthony Friend

Stan Hagen

Morris Kaufman

Notes afférentes aux états financiers

au 31 décembre 1996

11. Éventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations ont été intentées contre la société. La direction est d'avis que le règlement de ces litiges n'entraînera pas de dette importante pour la société en excédent des sommes déjà comptabilisées.

12. Renseignements comparatifs

Certains renseignements comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1996.

9. Régimes de retraite

Les dernières évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1993 par des actuaires externes, membres de l'Institut canadien des actuaires. Sur la base de ces évaluations et des extrapolations actuarielles pour 1994, 1995 et 1996, les avantages cumulés des régimes au 31 décembre 1996 s'élèvent à 830,4 millions de dollars. L'actif net disponible pour honorer ces engagements, évalué en fonction de la valeur marchande ajustée par des calculs actuariels à cette date, atteint 899,7 millions de dollars.

Basé sur la méthode identifiée dans la convention comptable des régimes de retraite (Note 2 h), la charge de retraite de 5,3 millions de dollars en 1996 (1995 : 11,3 millions de dollars) comprend l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés, ainsi que l'amortissement des pertes et des gains actuariels.

10. Opérations entre apparentées

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés d'Etat comme suit :

(en millions de dollars)		1996	1995
Produits	0,9	8,6	
Charges	1,2	62,3	
Dépenses en immobilisations	—	24,5	

En plus de ces opérations entre entités apparentées et de celles déjà présentées dans les états financiers, la société est apparentée en propriété commune à tous les ministères et organismes du Gouvernement du Canada. Les opérations ont été conclues dans le cours normal des affaires avec ces ministères et organismes et sont conformes à l'usage commercial habituel applicable à toutes personnes et entreprises.

En 1996, le Gouvernement du Canada a transféré trente et un (31) terrains de gares à la société à leur valeur comptable totale de un dollar.

Les projets en voie de réalisation portent principalement sur des projets d'amélioration des gares et achat d'équipements.

La société a mis au rancart 20 locomotives LRC qui étaient excédentaires compte tenu des besoins établis dans le cadre de la planification du parc à long terme.

Les Centres de maintenance de Halifax et de Toronto ont été dévalués à leur valeur marchande estimative, suite à la décision de rationaliser le réseau des centres de maintenance.

6. Restructuration du réseau et frais de réorganisation

La société a engagé des coûts reliés à des plans approuvés de restructuration de son réseau de transport le 4 octobre 1989 ainsi qu'à des réorganisations subséquentes.

Au 31 décembre 1996, une provision de 43,3 millions de dollars (55,7 millions en 1995), dont 28,2 millions de dollars (22,7 millions en 1995) sont présentes dans le passif à long terme, a été enregistrée pour couvrir les paiements futurs reliés aux indemnités de cessation d'emploi et indemnités de garantie d'emploi régies par les conventions collectives, programmes spéciaux et décisions d'arbitrage, qui peuvent s'étendre sur plusieurs années.

7. Capital-actions

Le capital-actions autorisé de la société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 1996 et 1995, 93 000 actions à 100 \$ l'action sont émises et complètement payées.

8. Engagements

A Les charges futures minimales en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivantes :

	(en millions de dollars)
1997	12,9
1998	9,5
1999	10,0
2000	11,0
2001	10,0
Exercices subséquents jusqu'en 2034	74,4
	<u>127,8</u>

B Au 31 décembre 1996, les autres engagements de la société totalisaient 5,1 millions de dollars (1995 : 21,6 millions de dollars). Ces engagements se rapportent principalement à des projets reliés à l'équipement.

C La société a conclu un contrat de service de trains ainsi que d'autres contrats pour couvrir les frais d'utilisation des voies et du contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats sont entrés en vigueur le 1 janvier 1989 et le seront jusqu'au 31 décembre 2008.

3. Fonds de renouvellement des actifs

La société a été autorisée par le conseil du Trésor du Gouvernement du Canada à constituer un fonds réserve issu du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires ainsi que des économies résultant de la rationalisation des activités de maintenance du matériel roulant, pour financer de futurs projets d'immobilisations.

Le taux de rendement moyen des acceptations bancaires et des bons à prime au porteur qui arriveront à échéance en janvier 1997 est de 3,1 %.

4. Placement

La Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.), une compagnie d'assurance de responsabilité civile complémentaire dans laquelle la société détenait une participation de 4,61 %, a été vendue le 3 octobre 1996. Le produit de la vente de cet investissement a été de 8,9 millions de dollars, résultant en un gain de 6,9 millions de dollars présentée avec les autres produits. Un gain éventuel de 0,5 million de dollars pourrait s'ajouter selon le résultat des réclamations passées et futures qui feront l'objet d'un règlement le 3 octobre 2001.

5. Immobilisations

(en millions de dollars)

1996		1995	
COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ
VALUEUR NETTE	VALUEUR NETTE	VALUEUR NETTE	VALUEUR NETTE
Terrains	3,7	3,3	-
Matériel roulant	522,3	211,3	311,0
Immeubles de maintenance	159,1	65,6	93,5
Gares et installations	27,1	10,0	17,1
Amélioration de l'infrastructure	92,7	24,3	68,4
Améliorations locales	86,0	49,7	36,3
Machinerie et équipement	25,7	16,6	9,1
Systèmes informatiques	76,2	69,8	6,4
Autres actifs	20,8	19,3	1,5
Projets en voie de réalisation	9,5	1,2	45,3
Avances sur contrats			4,8
Actifs mis hors-service			2,5
(valeur de réalisation)	21,7		641,0

Au 31 décembre 1996, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition incluse ci-dessus s'élevait à 5,8 millions de dollars (1995 : 5,9 millions de dollars) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 4,1 millions de dollars (1995 : 3,9 millions de dollars).

6 Crédits reportés

Les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations en question. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations. Les crédits d'avantages incitatifs de location sont amortis sur la durée des contrats de bail.

H Régimes de retraite

La société souscrit à des régimes de retraite à prestations déterminées qui offrent à tous ses employés permanents des pensions fondées sur l'âge à la retraite, le nombre d'années de service et le salaire.

Les coûts assumés par la société sont déterminés par des évaluations actuarielles, lesquelles répartissent sur chaque exercice la portion engagée des prestations en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment où ils prendront leur retraite, au prorata de leurs années de service.

Les charges de retraite (note 9) comprennent le coût des prestations attribuables aux services rendus au cours de l'exercice, l'amortissement de toutes dettes non provisionnées relatives aux prestations au titre des services passés et l'amortissement des gains et pertes actuariels. Ces amortissements sont calculés selon la méthode linéaire qui représente la moyenne estimative du reste de la carrière active des groupes de salariés actifs de la société.

I Indemnités de cessation d'emploi et avantages spéciaux

Les indemnités de cessation d'emploi et les avantages spéciaux conférés aux employés en vertu des conventions collectives et des programmes spéciaux sont imputés aux charges d'exploitation dans l'année où les coûts sont engagés.

J Programme VIA PRÉFÉRENCE

Les coûts différentiels des crédits-voyages accordés par la société dans le cadre de son programme VIA PRÉFÉRENCE, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces crédits-voyages sont gagnés, et présentés au poste Fournisseurs et charges à payer.

K Instruments financiers

Les instruments financiers tels que l'encaisse, les dépôts à terme, les clients, le montant à recevoir du Gouvernement du Canada, le fond de renouvellement des actifs, les fournisseurs et les charges à payer sont comptabilisés à leur valeur comptable laquelle correspond à leur juste valeur.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon les coûts sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

Les actifs mis hors-service sont dévalués à leur valeur de réalisation.

D Amortissement des immobilisations

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant de répartir le coût des immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée estimative d'utilisation comme suit :

Matériel roulant	12 à 29 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Amélioration de l'infrastructure	5 à 38 ans
Améliorations locales	5 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 ans
Autres actifs	7 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation, les avances sur contrats ainsi que les actifs mis hors-service ne font pas l'objet d'un amortissement.

E Contrats de location

Les immobilisations comptabilisées au titre de contrats de location-acquisition sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 20 ans, laquelle est représentative de leur durée de vie utile.

Les loyers payés en vertu de contrats de location-exploitation sont imputés aux résultats d'exploitation lorsqu'ils sont engagés.

F Impôts sur le revenu

Le financement d'exploitation par le Gouvernement du Canada est déterminé en fonction des besoins de la société. Pour cette raison, les impôts sur le revenu sont comptabilisés selon la méthode de l'impôt exigible puisqu'il existe une assurance raisonnable que tout impôt exigible dans les exercices à venir sera inclus dans la formule de remboursement acceptée par le gouvernement et qu'il sera récupéré à ce moment-là.

1. Pouvoirs et objectif

VIA Rail Canada Inc. est une société d'État nommée à la Partie I de l'Annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral. La vision de la société est d'être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada; sa mission consiste à offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure. Elle utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer, qui assurent également le contrôle de la circulation des trains.

La société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie à la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et à celles de certaines provinces.

2. Conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Les principales conventions comptables suivies par la société se résument comme suit :

A Financement par le Gouvernement du Canada

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagées par la société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à l'état des résultats. Ce montant représente la différence entre les charges et les produits, excluant les transactions hors caisse reliées aux immobilisations, certains frais reliés à la restructuration du réseau et aux réorganisations, et est basé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le Gouvernement du Canada. Les résultats d'exploitation sont rapprochés au financement de l'exploitation dans l'état du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada.

Le financement pour couvrir les frais de la restructuration du réseau et des réorganisations est présentée à titre de recouvrement à l'état des résultats dans l'année des décaissements ou de règlement final avec les employés ou fournisseurs.

Le financement pour les dépenses en immobilisations est crédité au surplus d'apport en utilisant la méthode de la comptabilité d'exercice.

B Stocks

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré.

C Immobilisations

Les immobilisations acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début des opérations en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les additions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers)

1996 1995

Résultats nets	(70 097) \$	(26 078) \$
Éléments hors caisse imputés (crédités) aux résultats :		
Amortissements des immobilisations	43 790	41 411
Profits sur radiations, mises au rancart		
et aliénations d'immobilisations	(726)	(2 288)
Amortissements des crédits d'impôt à l'investissement	(498)	(614)
Dévaluation des immobilisations	33 766	-
Profit sur la vente d'investissement	(6 856)	-
Fluctuations des éléments hors caisse du fond de roulement	(6 219)	9 332
Restructuration du réseau et frais de réorganisation	5 420	(25 346)
Autre passif à long terme	(847)	2 163
	(2 267)	(1 420)

Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement

Financement en capital par le Gouvernement du Canada

À recevoir du Gouvernement du Canada

20 672	39 628
20 828	(12 376)
41 500	27 252

Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement

Fonds de renouvellement des actifs

Acquisition d'immobilisations

Avances sur contrats

Produit de la vente d'investissement

Produits de la vente d'immobilisations

Fournisseurs et charges à payer reliés aux immobilisations

(11 986)	(10 554)
(20 672)	(39 628)
3 581	12 211
8 857	-
1 886	7 482
(13 291)	5 507
(31 625)	(24 982)

Encaisse et dépôts à terme

Augmentation de l'exercice

Solde au début de l'exercice

Solde à la fin de l'exercice

7 608	850
9 256	8 406
16 864 \$	9 256 \$

Représenté par :

Encaisse

Dépôts à terme, 3,1%, échéant en janvier 1997

Voir les notes afférentes aux états financiers.

259 \$	(3 331) \$
16 605	12 587
16 864 \$	9 256 \$

État du surplus d'apport

(en milliers)

Solde au début de l'exercice	
Financement en capital par le Gouvernement du Canada	
Virement au déficit :	
Transactions hors caisse sur les immobilisations	
(1994 : 50 169 \$)	
Solde à la fin de l'exercice	

1996	1995
683 064 \$	682 559 \$
20 672	39 628
(76 830)	(39 123)
626 906 \$	683 064 \$

État du déficit

(en milliers)

Solde au début de l'exercice	
Résultats nets	
Virement provenant du surplus d'apport :	
Transactions hors caisse sur les immobilisations	
(1994 : 50 169 \$)	
Solde à la fin de l'exercice	

Voir les notes afférentes aux états financiers.

1996	1995
51 911 \$	64 956 \$
70 097	26 078
(76 830)	(39 123)
45 178 \$	51 911 \$

État des résultats

(en milliers)

Produits

Voyageurs

Autres

Charges

Frais des services à la clientèle

Frais de la maintenance du matériel roulant

Frais de marketing et de ventes

Frais des services de soutien

Frais généraux et administratifs

Frais de réorganisation

Impôts et taxes sur le capital

Financement d'exploitation par le

Gouvernement du Canada

Résultats avant les postes ne nécessitant pas

de fonds d'exploitation du Gouvernement du Canada

Amortissements

Dévaluation des immobilisations

Frais de réorganisation à être financés

dans les années futures

Résultats nets

Notes	1996	1995
4	16 623	11 571
	167 911 \$	163 403 \$
	184 534	174 974
	227 494	229 471
	92 847	98 734
	26 933	25 390
	31 565	36 142
	9 920	7 256
6	2 508	20 412
	1 537	917
	392 804	418 322
	208 270	243 348
	224 520	255 779
	16 250	12 431
	42 566	38 509
5	33 766	—
	10 015	—
6	10 015	—
	(70 097) \$	(26 078) \$

État du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada

(en milliers)

Résultats nets

Postes ne nécessitant pas de

(fournissant des) fonds d'exploitation courants :

Amortissements et profits sur immobilisations

Dévaluation des immobilisations

Frais de réorganisation à être financés dans les années futures

Recouvrement des frais de restructuration du réseau

et de réorganisation

Excédent du financement de l'exploitation de l'exercice

Voir les notes afférentes aux états financiers

	1996	1995
	70 108	26 100
	11 \$	22 \$
	(16 737)	(13 023)
	43 064	39 123
	33 766	—
	10 015	—
	(70 097) \$	(26 078) \$

Bilan
(en milliers)

Actif à court terme

Encaisse et dépôts à terme
Clients
À recevoir du Gouvernement du Canada
Stocks

Actif à long terme

Fonds de renouvellement des actifs
PlACEMENT, AU COÛT
Immobilisations

Passif à court terme

Fournisseurs et charges à payer
Produits reportés

Passif à long terme

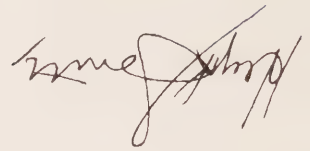
Restructuration du réseau et frais de réorganisation
Autre

Avoir de l'actionnaire

Capital-actions
Surplus d'apport
Déficit

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Pour le Conseil,


Hugh K. Smith, c.r.

Administrateur et président du Comité de vérification

Marc LeFrançois

Administrateur et président du Conseil


Marc LeFrançois

Notes	1996	1995
	16 864 \$	9 256 \$
	8 064	7 953
	56 027	83 335
	17 145	18 730
	98 100	119 274
3	35 058	23 072
4	—	2 001
5	579 359	640 984
	614 417	666 057
	712 517 \$	785 331 \$
	79 811 \$	107 119 \$
	4 975	5 131
	84 786	112 250
6	28 160	22 740
	8 543	9 888
	36 703	32 628
7	9 300	9 300
	626 906	683 064
	(45 178)	(51 911)
	591 028	640 453
	712 517 \$	785 331 \$

Rapport des vérificateurs

Au ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1996 et les états des résultats, du rapprochement en fonction du financement de l'exploitation par le Gouvernement du Canada, du surplus d'apport, du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la société au 31 décembre 1996 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques et ses règlements, à la Loi régissant les sociétés par actions de régime fédéral, aux articles et aux règlements administratifs de la société.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Société en nom collectif
Comptables Agréés

Montréal, Canada
Le 14 février 1997

L. Denis Desautels, FCA
Vérificateur général du Canada

Ottawa, Canada
Le 14 février 1997

Rapport de la direction

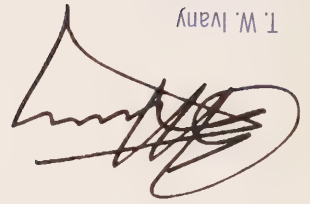
Exercice terminé le 31 décembre 1996

La direction de la société est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états présentent fidèlement la situation financière de la société, les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la société applique des contrôles, des conventions et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Belair Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, le Vérificateur général du Canada ainsi que Kaymond, Chabot, Martin, Paré, société en nom collectif, ont vérifié les états financiers de la société. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification, ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration, se composant uniquement d'administrateurs externes, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de vérification.

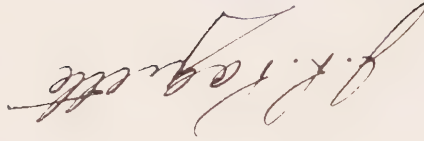
Le président-directeur général,



T. W. Ivany

Montréal, Canada
Le 14 février 1997

J. R. Paquette



Le vice-président,
Planification et Finances et Trésorerie,

Nous continuerons à exercer nos activités dans une conjoncture et un cadre de réglementation incertains et instables. Par exemple, la privatisation du CN et la rationalisation des réseaux du CN et du CP établiront de nouvelles règles pour le transport ferroviaire de marchandises. L'abandon de certaines lignes et le transfert de certaines liaisons à des chemins de fer d'intérêt local modifieront également la règle du jeu pour le rail voyageurs.

Pour relever ces nombreux défis, il n'y a qu'une solution : continuer à rendre les opérations de VIA Rail plus efficaces.

L'équipe spéciale de direction qui dirige le nouveau Projet de transformation de VIA Rail est chargée d'examiner les orientations à prendre pour réussir notre entrée dans le 21^e siècle.

Dans l'immédiat, VIA continuera à prendre des moyens pour comprimer radicalement ses coûts. Nous exploiterons toutes les occasions de croissance qui se présenteront en ciblant le marché de la clientèle d'affaires, à laquelle nous voulons offrir de meilleurs services, et les nouveaux projets touristiques.

Nous poursuivrons la réorganisation de notre entreprise – nous voulons la modeler en fonction des objectifs de notre plan stratégique, élaborer de nouvelles méthodes de travail, développer notre sens des affaires, et nous mettre vraiment au diapason des marchés. En matière d'efficacité de gestion, nous voulons servir d'exemple à toutes les entreprises publiques. Mais d'abord et avant tout, nous voulons demeurer fidèles à notre vision : être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

Dans sa publication intitulée "Journeys of the World, où sont décrits cinq voyages sur quatre continents, la société National Geographic qualifie le transcontinental de VIA de « l'un des itinéraires en train les plus longs et les plus spectaculaires au monde ».



En juin, VIA a annoncé son intention de regrouper les activités de maintenance à Montréal, Winnipeg et Vancouver, Halifax et Toronto s'occupant seulement de l'entretien courant. Cette décision permettra de réaliser des économies annuelles de 4 millions de dollars.



VIA effectue actuellement un examen complet de ses gares pour s'assurer que ses installations sont exploitées et gérées de façon efficace et que les améliorations nécessaires y sont apportées pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain.



VIA a également collaboré au programme *Canalier*, l'étude la plus exhaustive jamais entreprise au Canada sur les facteurs agissant sur la performance des mécaniciens de locomotive. Les conclusions de cette recherche nous permettront d'améliorer la santé et les conditions de travail de nos employés, ainsi que la sécurité du public voyageur.

Le programme *Canalier* a eu des retombées positives grâce notamment à la Fraternité des ingénieurs de locomotives. Ses membres bénéficient maintenant de plus de sécurité au travail et d'une meilleure qualité de vie. Pour VIA, l'étude contribuera à réduire les risques, à diminuer les coûts reliés aux soins de santé et à améliorer la productivité. Les deux parties, le syndicat et la société, ont ainsi eu l'occasion de montrer ce qu'ils entendaient par relations de travail constructives.

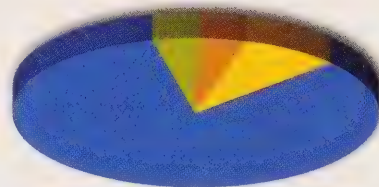
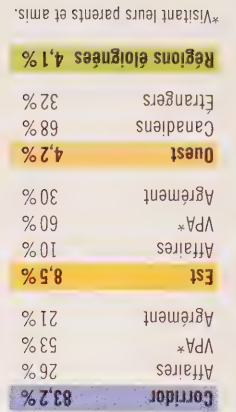
TOURNÉS VERS L'AVENIR

Nous sommes persuadés que les efforts déployés en 1996 pour assurer notre croissance porteront fruit au cours des prochaines années, et que ce dynamisme et cette volonté d'expansion continueront d'animer le rail voyageurs.

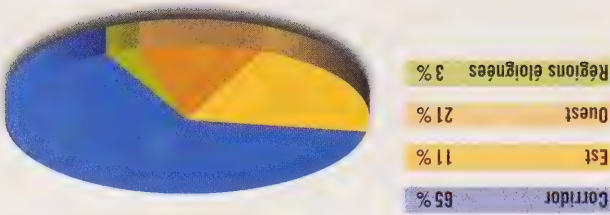
Mais nous ne devons pas nous arrêter là. Le succès dépend de notre volonté d'améliorer continuellement nos produits et services ainsi que nos recettes voyageurs, et de notre capacité d'atteindre l'autosuffisance. Nous savons aussi que les progrès que nous visons exigeront d'autres initiatives audacieuses dans l'avenir.

Toutes les sociétés de transport du Canada cherchent à élargir leur part de marché. Nous nous attendons donc à ce que la concurrence reste serrée – les compagnies aériennes et les autocaristes ciblant le même segment de clientèle que nous. C'est pourquoi nous devons donner aux voyageurs de solides raisons de choisir VIA Rail et de lui rester fidèle.

RÉPARTITION DES VOYAGEURS



VENTILATION DES RECETTES VOYAGEURS



AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DANS LES VOITURES LRC

En 1996, VIA a apporté d'importantes améliorations à ses voitures LRC en vue d'assurer la sécurité des voyageurs et des employés. En voici quelques exemples :

- Consignes de sécurité annoncées au départ des trains et instructions de sécurité à chaque siège;
- Trousses pour traumatisme plus complètes dans tous les trains;
- Modification des poignées de secours;
- Nouveaux panneaux de mise en garde et d'urgence;
- Nouveaux systèmes d'éclairage de secours pour assurer une clarté maximum en cas de panne de courant.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Les voyageurs qui montent à bord de nos trains nous font confiance pour les conduire à destination en toute sécurité. C'est notre principale responsabilité. Nos trains ne quittent jamais la gare sans que nous nous soyons assurés de leur sécurité. Nos excellents antécédents témoignent de cet engagement.

Notre plan stratégique fait de la sécurité l'une des valeurs essentielles de l'entreprise et nous engage à viser continuellement à éliminer les accidents et les blessures. Nous nous étions fixé des objectifs ambitieux en matière de sécurité, mais en 1996, nous avions déjà atteint l'objectif de 1999. Les objectifs de 1997 ont donc été considérablement relevés.

Tous les membres des comités de santé et sécurité suivront le cours sur l'amélioration de la sécurité expérimenté au cours de l'automne de 1996. D'ici le printemps de 1997, tout le personnel de bord aura participé au Programme d'intervention d'urgence amorcé en 1995.

Partenaires pour la promotion de la sécurité

VIA travaille en étroite collaboration avec ses partenaires de l'industrie ferroviaire, le gouvernement et le service de police en vue d'améliorer constamment la sécurité et de sensibiliser le public à cette question. En 1996, VIA a participé activement à l'Opération Gareau, un programme conçu pour informer le public des dangers de ne pas respecter la signalisation aux passages à niveau et de circuler sur les terrains d'une société ferroviaire.

En juin, VIA a collaboré au lancement du programme « Policier à bord » qui a vu le jour au Kansas en 1987 et qui vise à réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau. Dans le cadre de ce programme, des policiers sont montés à bord de la locomotive du train Ottawa-Alexandria (Ontario) pour arrêter des automobilistes qui mettaient des vies en danger en ignorant les signaux des passages à niveau.

À la suite de cette opération, des reportages dans les journaux, à la radio et à la télévision ont été consacrés à l'un des plus graves problèmes touchant la sécurité ferroviaire au Canada.

RÉSULTATS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ	1996	1995	96 VS 95 (%)
BLESSURES AVEC PERTE DE TEMPS	244	355	-31
JOURS D'ABSENCE	5 539	8 178	-32

VIA s'est associée avec Opération Gareau, le CN et des forces policières locales pour lancer le programme « Policier à bord ». Ce programme, qui a vu le jour au Kansas en 1987, vise à réduire les accidents aux passages à niveau.



LE PERSONNEL DE VIA : LA QUALITÉ, UNE AFFAIRE DE COEUR

Il est énoncé dans le plan stratégique de VIA que le succès de notre entreprise dépend de notre personnel et de sa capacité à comprendre et à satisfaire les besoins de nos clients dans toutes

les situations. Nous nous sommes engagés à fournir à notre personnel les ressources et le soutien nécessaires pour bien s'acquitter de cette tâche.

La qualité du service offert par nos employés a été récompensée de façon toute spéciale lorsque VIA a été choisie par le Conseil Qualité Canada pour présider le Mois de la qualité au Canada. Le thème de notre campagne – La qualité, une affaire de coeur – souligne bien le fait que c'est à ses employés que VIA doit cet honneur. C'est en effet grâce au dévouement de chacun d'eux que nous pouvons offrir à nos clients un service supérieur.

La formation, gage de succès

VIA est déterminée à encourager et à favoriser le perfectionnement des connaissances et des compétences de ses employés dans l'ensemble de son réseau. L'éducation et la formation jouent un rôle central dans la gestion de nos affaires, parce que nous savons qu'elles sont essentielles au succès d'une entreprise.

En 1996, nous avons poursuivi deux programmes de formation à l'échelle de la société. *Attendre*

l'excellence dans les services à la clientèle (AESC) est un atelier de deux jours dont l'objectif est

d'améliorer le contact avec les clients, de sorte que ces derniers gardent un souvenir inoubliable

de leur voyage. Un autre programme de 11 jours intitulé *Encadrement : le secret de la réussite* (ESR),

a pour but de former des « ambassadeurs du service ». Ce programme, qui inclut des visites, des

ateliers, des projets et des travaux, permet aux participants d'acquérir des habiletés dans l'art de

bien servir la clientèle et les sensibilise à l'importance stratégique d'un service uniforme pour

l'avenir de VIA Rail.

Jusqu'à maintenant, plus de 600 participants d'un bout à l'autre du Canada ont assisté aux 45 cours AESC, et 75 autres ont complété l'atelier ESR. Par ailleurs, VIA a offert des séances de formation sur les techniques d'annonce à bord des trains, les méthodes de vente et la sécurité.

Nos efforts en matière de formation se poursuivront en 1997. Ils demeureront centrés sur les programmes AESC et ESR. Enfin, des séances de formation d'une journée sur l'Amélioration du rendement seront offertes à tous les employés occupant un poste de supervision.



Ses nouveaux uniformes ainsi que son matériel remis à neuf ont valu à VIA des éloges de la prestigieuse *Watford Conference of European Railway Architects and Designers.*



Au mois de mai, VIA, le CN, le CP et la Fraternité des ingénieurs de locomotives ont publié les conclusions d'une étude scientifique pilote qui avait pour but de réduire la fatigue au travail du personnel de conduite.

Le Conseil Qualité Canada a choisi VIA pour présider la campagne 1996 de sensibilisation du public et le Mois de la qualité au Canada. Le thème de la campagne de VIA était « La qualité, une affaire de coeur ».





SERVICES À LA CLIENTÈLE

VIA s'est engagée à servir sa clientèle mieux que tout autre transporteur de voyageurs au Canada. Pour atteindre cet objectif, nous axons tous nos efforts sur la satisfaction du client – nous voulons que les personnes qui montent à bord de nos trains n'en descendent pas seulement satisfaites, mais enchantées de leur expérience.

Amélioration de la classe économique

En septembre 1996, VIA a inauguré un nouveau service de restauration en classe économique dans les trains du Corridor, ainsi que des améliorations sur le *Chaleur* à destination de Gaspé et l'*Abitibi* à destination de Senneterre. Dans le Corridor, les collations gratuites ont été remplacées par la vente de sandwiches dans les trains. Nous pouvons ainsi offrir des produits de meilleure qualité et mieux adaptés aux goûts de nos clients. Ces modifications ont été apportées après consultation avec des groupes cibles et en réponse aux recommandations de notre personnel de bord qui est plus proche de la clientèle.

Nous avons commencé à accepter les réservations en classe économique et amorcé le réaménagement complet de cette classe. Notre objectif est d'améliorer tous les aspects des services à la clientèle, de la vente par téléphone au service à bord des trains.

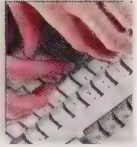
Service de réservations plus efficace

VIA est devenue à l'automne de 1996 la première société de transport ferroviaire de voyageurs au monde, et la première société de transport de voyageurs au Canada, à offrir un système de réservation par l'Internet. Les clients peuvent maintenant faire eux-mêmes des réservations sur nos trains sans quitter leur foyer ou leur bureau.

Un système de réservation entièrement nouveau sera en exploitation en 1997. VIA a en effet investi dans un système convivial sur Windows qui fait appel à une technologie de pointe. Ce système nous aidera à mieux répondre aux besoins de nos clients, et nous donnera les moyens de nous adapter à l'évolution des marchés et de l'industrie – plus de flexibilité en matière de tarifs, mise en oeuvre rapide de campagnes de marketing et possibilité de cibler des marchés précis. Il contribuera également de façon notable à la gestion et à la rentabilisation de la capacité, aux fonctions de comptabilité et à la mise à jour des informations sur les préférences des clients.



VIA est de plus en plus présente sur le réseau Internet. Elle est devenue la première société de transport au Canada à offrir un service de réservations sans intermédiaire.



Un nouveau système de réservation informatisé mis au point en collaboration avec Advantis Canada, une filiale de IBM, sera introduit en 1997.

AMÉLIORATION DU RENDEMENT

L'amélioration du rendement (AR) constitue la base même de la philosophie de gestion de VIA. Il s'agit d'une méthode conçue en vue d'exploiter les compétences de chacun et d'orienter les efforts vers une amélioration continue du rendement dans les secteurs vitaux. Voici les principes fondamentaux de l'AR :

Vérifier que chaque employé comprend la mission, les objectifs et les priorités de VIA; Demander à chacun d'eux de déterminer, en termes mesurables, de quelle façon il contribue à ces objectifs et priorités;

Donner à chaque personne ou à chaque équipe la possibilité de décider de quelle façon elle peut améliorer son rendement au travail;

Insister sur le fait que les personnes ou les équipes doivent préparer leurs propres plans ainsi que leurs systèmes d'évaluation, de façon qu'elles aient constamment un feedback sur leurs progrès;

Récompenser les contributions individuelles à l'amélioration.

CÉLÉBRER LES SUCCÈS

En 1996, des employés et des équipes de tous les niveaux de l'entreprise ont fait appel à l'AR pour élaborer et mettre en oeuvre plus de 400 projets d'amélioration du rendement.

EQUIPES DE CONCEPTION

DES SERVICES

Trois groupes de travail réunissant des employés de plusieurs divisions ont été formés en 1996 avec pour mission de repenser les produits vedettes de VIA, notamment la classe économique, la classe VIA 1 et les produits adaptés aux étudiants.

Chaque équipe avait pour objectif de concevoir des produits et des services susceptibles de mieux répondre aux besoins de la clientèle actuelle et de nous attirer de nouveaux clients.

Matériel plus efficient

L'inauguration au printemps de 1996 de nouvelles voitures en acier inoxydable remises à neuf dans le nord du Manitoba, le nord du Québec et le sud-ouest de l'Ontario a mis la touche finale au programme de modernisation de notre parc. Ce matériel, qui est plus fiable et qui assure plus de confort, a valu à VIA des éloges des spécialistes du monde entier dans l'industrie. L'excellence de la conception technique du matériel de VIA a été soulignée par la prestigieuse « Watford Conference of European Railway Architects and Designers » lors de la cérémonie de remise des prix Brunel à Copenhague.

Pour VIA, les économies sont considérables. La remise à neuf d'une voiture coûtant moins de la moitié du prix de construction d'une voiture neuve, nous considérons avoir économisé 30 millions de dollars. Par ailleurs, étant donné que le matériel remis à neuf est beaucoup plus efficient que les voitures désuètes qu'il remplace, nous estimons que les économies réalisées sur le plan de l'exploitation s'élèveront à plus de 1,5 million de dollars par an.

Rationalisation des activités dans les centres de maintenance

Conçu dans les années 80, le réseau des centres de maintenance de VIA répondait alors à différents besoins. Depuis, nos exigences en matière de maintenance ont bien changé : notre réseau est plus concentré et notre parc, plus moderne et plus efficient.

En juin, nous avons annoncé la fermeture des Centres de maintenance de Halifax et de Toronto ainsi que notre intention de regrouper les activités à Montréal, Winnipeg et Vancouver. Cette décision nous permettra de réaliser d'importantes économies – jusqu'à 4 millions de dollars par an – et de nous assurer que les normes élevées de sécurité et de fiabilité du matériel qui sont les nôtres, soient respectées.

Nous examinons diverses possibilités pour utiliser le plus efficacement possible la capacité excédentaire de nos centres de maintenance, notamment en relocalisant des employés de VIA dans des bureaux laissés disponibles. Nous continuerons à explorer plusieurs solutions en vue de vendre nos services dans des domaines où la compétence et les installations de VIA sont recherchées.



Le programme *Redécouvrez le Canada* dont les tarifs jouissent d'une grande popularité, vise à inciter les Canadiens à voyager dans d'autres provinces. Il est appuyé par une campagne nationale télévisée organisée en collaboration avec la Commission canadienne du tourisme.



VIA a établi des ententes de partenariat à long terme avec les Chambres de commerce des localités situées dans le corridor Québec-Windsor en vue d'inciter les gens d'affaires à adopter le train.

FINANCES : LA MARCHÉ VERS L'AUTOSUFFISANCE

Une étude menée par la société Mercer, Conseillers en gestion, montre que les initiatives de restructuration entreprises par VIA en vue de réduire radicalement ses coûts ont donné de meilleurs résultats que celles d'autres sociétés de transport ferroviaire de voyageurs en Europe et aux États-Unis.

La compression des coûts associée à une croissance appréciable des recettes a continué à réduire la dépendance de VIA vis-à-vis du financement de l'État. Dans notre plan stratégique, nous prévoyons réduire la subvention totale à 170 millions de dollars en 1999, comparativement à 245 millions en 1996, soit moins de la moitié de la subvention de 1992 qui était de 389 millions de dollars.

En 1996, plusieurs initiatives d'envergure ont contribué à cet objectif. À la fin de l'année, VIA comptait 3 000 employés, ce qui constitue une réduction de 33 p. 100 par rapport à 1992. Les nouvelles conventions collectives signées en 1995 s'appliquaient depuis une année complète, et tous les employés de VIA avaient été obligés de s'adapter à de nouvelles façons de travailler. Ces conventions ont permis à VIA de moderniser ses méthodes de travail – regroupement des syndicats des employés d'ateliers, rémunération du

personnel de conduite à l'heure et non plus au kilométrage, suppression du poste de chef de train adjoint sur certaines liaisons et rationalisation du personnel des Services à la clientèle dans le

Corridor.

En même temps, nous sommes arrivés au terme d'un plan de réorganisation de trois ans touchant le personnel cadre et administratif. Suite à cette réorganisation, les postes cadres et administratifs ont diminué de 60 p. 100 par rapport à 1992, ce qui représente des économies de 46 millions de dollars par an.

Après une vaste enquête d'opinion auprès de sa clientèle, VIA a remplacé les repas légers et les boissons gratuits en classe économique par un nouveau service de restauration. Les voyageurs qui le désirent peuvent désormais acheter des repas et de meilleure qualité. La vente de ces produits, qui a été bien accueillie par nos clients, rapporte à VIA 1,8 million de dollars et lui permet de réduire ses coûts.



Grâce à son nouveau service de restauration en classe économique dans le Corridor ainsi que sur les liaisons qui desservent Gaspé et le nord du Québec, VIA est en mesure d'offrir à ses clients des produits plus frais et plus variés.



En 1996, VIA a commencé à offrir un service de réservation en classe économique qui a reçu un accueil très favorable.

VIA est déterminée à encourager et à appuyer le perfectionnement des connaissances et des compétences de son personnel. L'atelier «Atteindre l'excellence dans les services à la clientèle» aide le personnel de première ligne à mieux gérer leurs principales occasions d'interaction avec les clients.



VIA PRÉFÉRENCE

En juin, VIA a inauguré un programme national qui s'adresse à ses clients les plus assidus : *VIA Préférence*. Comme les programmes similaires qui ont été mis sur pied dans l'industrie touristique, *VIA Préférence* vise à récompenser nos fidèles clients et à mieux cerner leurs besoins et leurs goûts, notamment les heures de départ, les services à bord et les forfaits les plus populaires.

Six mois plus tard, les résultats sont là : des voyageurs satisfaits, et des atouts pour attirer de nouveaux clients et fidéliser les anciens. À la fin de l'année, *VIA Préférence* comptait près de 45 000 membres.

GOOD MORNING AMERICA

En mai, VIA, la Commission canadienne du tourisme, les lignes aériennes Canadien Internationales et la Corporation hôtelière CP se sont associées pour patronner la tournée au Canada de *Good Morning America*. Cette émission, qui est regardée par 30 millions de téléspectateurs en Amérique du Nord, et dont plusieurs séquences ont été tournées en chemins de fer, a une valeur promotionnelle de plus de 20 millions de dollars.

Amélioration des services dans les régions nordiques

D'importantes améliorations à nos services dans les régions nordiques ciblent le marché de l'excursion d'aventure et de l'écotourisme et permettent aux voyageurs de se rendre confortablement dans des régions sauvages. Le *Sheena*, qui était un train de nuit, offre maintenant un circuit touristique de deux jours entre Jasper et Prince Rupert. Parallèlement, nous avons introduit de nouvelles fréquences de jour plus intéressantes pour les voyageurs qui désirent se rendre dans le Nord québécois.

La réponse du marché a été très enthousiaste, puisque l'achalandage du *Sheena* a progressé de plus de 40 p. 100 au cours de l'été de 1996. Ce nouveau produit va contribuer à augmenter la clientèle dans le secteur du tourisme.

Campagnes de marketing et promotions innovatrices

En juin dernier, VIA a lancé ses nouveaux tarifs familiaux qui visent à stimuler le tourisme d'été dans le Corridor, ainsi que sa promotion *Redécouvrez le Canada* pour inciter les Canadiens à voyager dans d'autres provinces. *Redécouvrez le Canada* a été appuyée par une campagne nationale télévisée organisée en collaboration avec la Commission canadienne du tourisme. VIA a également conclu des ententes de partenariat avec Héritage Canada et Santé Canada dans le cadre d'un programme de distribution de cadeaux éducatifs aux familles avec des enfants qui voyagent en train.

Consciente de l'efficacité des partenariats dans l'industrie, VIA s'est associée à des administrations du secteur du tourisme et à des exploitants privés de l'ensemble du Canada pour mettre sur pied des campagnes de publicité saisonnières ciblant d'importantes manifestations telles que le Carnaval de Québec et les festivals d'été organisés par des grandes villes du Corridor.

Souignons enfin que VIA a noué des liens étroits avec des Chambres de commerce locales afin de se rapprocher des petites et moyennes entreprises du Corridor. VIA Rail est d'ailleurs déjà présente dans ces communautés et, avec l'appui de nos collègues sur place, nous désirons participer de façon plus dynamique à leurs activités. Nous voulons également devenir leur moyen de transport préféré.

Ce programme clé devrait encourager les voyages d'affaires, augmenter l'adhésion à *VIA Préférence* et promouvoir activement la notoriété de VIA dans le monde des affaires.

	VOYAGEURS (en milliers) 96 VS 95	VOYAGEURS-MILLES (en milliers) 96 VS 95	RECETTES (en millions) 96 VS 95
CORRIDOR	3046,3	546 657	109,1
TRANSCONTINENTAL DE L'OUEST	156,5	162 527	35,3
TRANSCONTINENTAL DE L'EST	312,0	151 471	18,6
RÉSEAU (incluant régions éloignées)	3665,5	892 412	167,9
	+ 1,9	+ 3,9	+ 2,8
	+ 14,4	+16,1	+ 7,6
	-0,8	+ 5,6	+ 8,4
	+ 1,1	+ 0,5	+ 0,6

DÉVELOPPEMENT DU MARCHÉ

L'expansion de VIA est essentielle à son avenir – accroître sa clientèle, faire une place au rail voyageurs dans le marché du transport de l'avenir. Le plan stratégique fait état des buts ambitieux que VIA s'est fixés en matière de croissance, et en 1996, nous avons préparé la voie qui mène à leur réalisation.

Le nouveau marché des liaisons de banlieue

Il y a quelques années, l'idée que VIA pourrait élargir la gamme de ses services et mettre à l'essai de nouveaux équipements aurait été balayée du revers de la main. Mais les temps ont changé, et VIA a commencé, en 1996, à offrir un éventail de nouvelles options aux voyageurs du sud-ouest et de l'est de l'Ontario – plus de trains, plus de fréquences et un meilleur service en vue de répondre aux besoins du marché des liaisons de banlieue à moyenne et longue distance où la concurrence est vive. Nous avons aussi profité de l'occasion pour mettre à l'essai du matériel ferroviaire entièrement nouveau et faisant appel aux technologies les plus récentes – ce que l'on n'avait pas vu au Canada depuis plusieurs années.

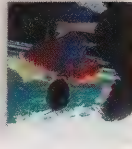
Augmentation de la capacité

Au printemps de 1996, VIA a remplacé la dernière de ses anciennes voitures chauffées à la vapeur dans le sud-ouest de l'Ontario par des voitures en acier inoxydable complètement rinnovées. Le public voyageur a applaudi à cette initiative. La capacité de notre première classe a ainsi augmenté de plus de 40 p. 100, ce qui nous a permis de canaliser tous nos efforts sur la clientèle d'affaires et les liaisons de banlieue.

VIA a également accru sa capacité sur les transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest pour répondre à la croissance de la demande. Cette nouvelle capacité s'est révélée très utile puisque les réservations effectuées par les grossistes de l'ouest du Canada en périodes de pointe ont augmenté de 7 p. 100, tandis que les promotions offertes dans les Maritimes se sont traduites par une hausse du volume des ventes supérieure à 10 p. 100 pendant l'été 1996.



Avec de meilleurs horaires dans les régions nordiques, VIA a lancé *VIA Aventures*, un nouveau produit ciblé sur l'écotourisme et le tourisme aux amateurs de plein air. d'aventures qui s'adresse



Misant sur la forte demande internationale pour le tourisme d'aventure dans les Rocheuses canadiennes, VIA a complètement repensé l'itinéraire Jasper-Prince Rupert assuré par le *Skeena*. Suite à cette initiative, la clientèle de cette ligne a fait un bond de près de 40 p. 100 pendant la période estivale.

NOUVELLES FRÉQUENCES

Dans le cadre d'un essai de six mois dans le marché des liaisons de banlieue à moyenne et longue distance, VIA a mis en service des fréquences et des trains additionnels dans les principaux marchés du sud-ouest de l'Ontario. Ce programme, qui se poursuivra en 1997, inclut :

Un nouveau train quotidien Toronto-Ottawa a augmenté la capacité de 25 p. 100; Un nouveau départ le matin de Toronto à destination de London et un retour supplé- mentaire dans l'après-midi offrent un plus grand choix à la clientèle d'affaires dans le sud-ouest de l'Ontario;

En semaine, de nouveaux trains arrivent à Toronto vers 8 h 30 en provenance de Kingston, Belleville, Cobourg, Stratford, Kitchener et Guelph avec des retours pratiques en fin de journée; et un nouveau départ en milieu de soirée vers Cobourg, Belleville et Kingston;

Une nouvelle fréquence assure la liaison aller-retour entre Toronto et Niagara Falls les samedis et les dimanches.



que tout autre mode de transport de voyageurs. Elle doit continuer à réduire sa dépendance vis-à-vis du financement de l'État en augmentant ses recettes et en comprimant ses coûts. Elle doit assurer le succès de son personnel par une formation accrue et des communications efficaces. Elle doit tendre constamment vers l'objectif zéro accident, zéro blessure.

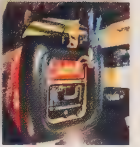
Passer à l'action

Évaluer les résultats permet de progresser. Pour que notre vision puisse se concrétiser, nous avons rendu le plan stratégique concis et facile à lire, et nous en avons donné un exemplaire à tous les membres de la société. Chaque gestionnaire a été appelé à déterminer de façon exacte et en termes mesurables les stratégies qui nous permettraient d'atteindre nos buts. Nous avons aussi mis en place un système d'évaluation qui permet à chacun de suivre ses progrès.

Finalement, *du Service au Succès* est devenu l'affaire de tous. À VIA, chacun connaît et comprend les priorités de la société, reçoit constamment du feedback sur ses progrès, est encouragé à réexaminer constamment sa façon de faire et à se demander : S'il s'agissait de *mon* entreprise et de *mon* argent, est-ce que je procéderais ainsi? Est-ce que je pourrais m'y prendre mieux? Chacun est incité à prendre ses responsabilités et à prendre en mains le succès de VIA.

En 1996, le personnel de VIA a pris en charge le plan, à la conception duquel il avait participé, et l'a mis en oeuvre, accomplissant ainsi plus en un an que bien des entreprises en plusieurs années. On trouvera dans ce rapport quelques exemples des principales initiatives et des réalisations des employés de VIA. Mais plus encore que les initiatives individuelles, c'est la confiance des employés dans la croissance et le dynamisme de VIA que nous voulons souligner, un esprit qui transformera le rail voyageurs.

L'esprit d'une entreprise sûre de son orientation et de la voie qu'elle a choisie.



Dans le Corridor, VIA mis à l'essai des trains ultramodernes Flexliner conçus pour circuler à haute vitesse sur les voies existantes, tout en offrant aux voyageurs un confort et une sécurité exceptionnels, le tout à un coût d'exploitation très raisonnable.



L'augmentation de la capacité des transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest s'est traduite par une hausse de l'achalandage et des voyageurs-milles.

En 1996, VIA a apporté de nombreuses améliorations à ses produits et services. À la fin de l'année, les employés ont présenté les nouveaux uniformes de VIA à l'occasion de la mise en service du matériel CK-2 rénové dans le sud-ouest de l'Ontario.



DU SERVICE AU SUCCÈS : LE PLAN STRATÉGIQUE DE VIA

En 1996, VIA a mis en oeuvre son nouveau plan stratégique, *du Service au Succès*. Forts du succès que nous avons obtenu en matière de compression des coûts, nous avons résolument axé notre plan sur l'avenir. Car pour assurer notre avenir, il ne suffit pas que nous nous conformions à nos exigences budgétaires, nous devons aussi dépasser les exigences de notre *cliente* – car c'est d'elle que dépend notre existence.

Avant d'élaborer le plan *du Service au Succès*, nous avons recensé les démarches clés susceptibles de rendre VIA plus concurrentielle et plus viable, notamment :

- Dégager une vision claire de nos objectifs en tant que société;
- Mieux connaître notre activité principale : le service à la cliente;
- Mettre au point une stratégie pratique pour atteindre les objectifs visés, en nous appuyant sur des résultats concrets et mesurables;
- Faire en sorte que cette stratégie devienne l'affaire de *tous*, des membres du conseil d'administration jusqu'au personnel en contact direct avec la cliente.

Comment nous envisageons l'avenir

Nous avons défini avec précision les grandes orientations de VIA. Nous avons élaboré une vision simple et claire de notre avenir : *être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada*.

Nous ne nous sommes pas contentés d'un vague énoncé de vision. Nous nous sommes ensuite donné des missions spécifiques et des buts mesurables – des buts qui définissent de façon concrète les moyens à adopter pour réaliser cette vision. Nous nous sommes posé les questions suivantes : Pourquoi VIA est-elle en affaires? Quelle est sa mission? La réponse était simple : pour offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure.

À partir de cette mission, nous avons examiné chacune de nos activités et nous nous sommes demandé : Est-ce nécessaire dans le cadre de notre mission? Se traduit-elle par un meilleur service à la cliente? Devrions-nous y mettre fin? Pourrions-nous l'améliorer? *Tout* ce qui ne nous permet pas d'offrir un meilleur service à nos clients est inutile et improductif, et doit donc être éliminé. Tout ce qui apporte une *plus-value* à nos services est sacré; apprenons donc à mieux le faire.

Quels sont donc les objectifs contenus dans notre plan stratégique? VIA doit avoir un taux d'accroissement de l'achalandage supérieur à celui du marché. Elle doit satisfaire sa cliente mieux

NOTRE VISION
Être la meilleure société de transport de voyageurs au Canada.

NOTRE MISSION

Offrir, à peu de frais, des services voyageurs de qualité supérieure.

NOS OBJECTIFS
Croissance : accroître l'achalandage de VIA en moyenne de 2 p. 100 de plus que le reste du marché.

Service à la cliente : servir la cliente mieux que tout autre transporteur de voyageurs au Canada.

Les finances : tendre à l'autosuffisance en haussant les recettes et en comprimant les coûts.

Les gens : assurer le succès du personnel par une formation accrue et des communications efficaces.

Sécurité : créer un milieu dans lequel la cliente et le personnel sont en sécurité, en visant continuellement à éliminer les blessures, les accidents et les effets nuisibles sur l'environnement.



Dans le sud-ouest de l'Ontario, 33 voitures en acier inoxydable entièrement renouvelées ont remplacé l'ancien matériel chauffé à la vapeur.



VIA a mis en service ses nouvelles voitures CE et modifié les horaires des trains qui desservent les régions nordiques. Résultats : de meilleurs services à la cliente, une réduction des coûts d'exploitation et la disparition des trains chauffés à la vapeur sur le réseau de VIA.

Terry W. Ivany
Le président-directeur général,

Sur nos liaisons transcontinentales de l'Est, où l'achalandage a grimpé de plus de 14 p. 100, la croissance en termes de voyageurs a été tout simplement phénoménale en 1996. Dans le cas du Transcontinental de l'Ouest, le *Canadien*, l'achalandage a légèrement diminué durant l'année, mais la durée moyenne du trajet a augmenté. Par conséquent, le nombre de voyageurs-milles s'est accru de près de 6 p. 100, avec une hausse de 18 p. 100 pendant la haute saison estivale. Quant au

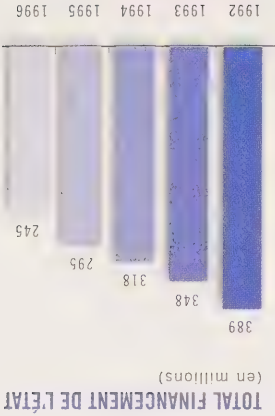
Skeena, qui assure la liaison Jasper-Prince Rupert et dont la formule a été entièrement repensée, sa clientèle a augmenté de près de 40 p. 100 durant l'été.

Dans l'ensemble du réseau, l'achalandage a progressé de 1,9 p. 100 et le nombre de voyageurs-milles s'est accru de 3,9 p. 100. Ces résultats sont tout à fait respectables et comparables à ceux des autres grandes sociétés de transport voyageurs au Canada en 1996. Nous sommes certains qu'avec les solides assises que nous avons mises en place, nous serons en mesure de réaliser d'autres gains en 1997.

Le dernier élément d'une gestion efficace, le plus important de tous, est l'obtention et l'application systématique d'un engagement indéfectible envers la qualité de la part de chaque collègue de la société. Cet engagement manifeste nous a valu la présidence du Mois de la qualité au Canada en 1996. Nous avons utilisé cette tribune pour diffuser un message dans tout le pays, celui que la qualité est une affaire de coeur, en comptant sur une cible claire, des objectifs établis et l'engagement de chaque collègue.

Même si les résultats de l'année 1996 ont été excellents, nous croyons que le meilleur reste à venir. Nous pouvons – et nous devons – poursuivre notre croissance commerciale. Nous y parviendrons en maintenant le genre d'approche qui a fait de nous des pionniers en matière de gestion des services ferroviaires voyageurs : créativité, sens constant des responsabilités et désir de créer un modèle exemplaire pour l'entreprise publique de l'avenir.

Nous continuerons de nous transformer pour faire de VIA Rail une entreprise avec une orientation-client, soucieuse des coûts et déterminée à élargir sa clientèle en lui offrant les meilleurs services voyageurs au Canada.



Le Conseil d'administration de VIA.
de gauche à droite, (assis) :
Terry W. Ivany, président-directeur
général; Marc Lefrançois, président
du Conseil; (debout) : Xvon LeBlond,
(Bouchouché, N.-B.); Carole Markey,
avocat général et secrétaire;
Hugh K. Smith, c.r. (Halifax);
Anthony Freni (c. inf.);
Stan Hagen (c. inf.);
Dyannne Chad Smith (Kégama);
et Jeffery Lyons, c.r. (Toronto).



Message du président-directeur général

Un simple coup d'oeil aux réalisations de VIA en 1996 indique que la société nationale de transport ferroviaire voyageurs vit une période passionnante de son histoire.

Comme nous le faisons depuis 1992, nous réitérons notre engagement à maximiser notre rentabilité – en vue de combler l'écart entre les recettes totales et les charges en trésorerie, et de poursuivre notre marche vers l'autosuffisance. L'approche adoptée par VIA, que beaucoup considèrent simplement comme une saine pratique commerciale, établit selon nous des normes de gestion efficaces d'une entreprise publique et pose les jalons de notre croissance.

Une gestion efficace demande une vision spéciale. En effet, elle exige de pouvoir scruter l'horizon pour se rendre à bon port, tout en prêtant attention aux détails, afin de s'assurer que les activités individuelles font progresser l'entreprise dans la bonne direction.

Cette aptitude essentielle s'est développée à VIA au cours des dernières années. Par conséquent, si l'année 1996 a été marquée par de nombreuses réalisations, la plus importante est d'avoir débuté l'année avec un nouveau plan stratégique qui concentre notre vision sur les objectifs à atteindre. Le plan définit clairement ceux-ci ainsi que les moyens à adopter pour les atteindre. Nous avons adopté des objectifs de croissance ambitieux. Grâce à des stratégies claires et à des méthodes de travail propres au secteur privé, nous avons réussi à nous rapprocher de nos objectifs.

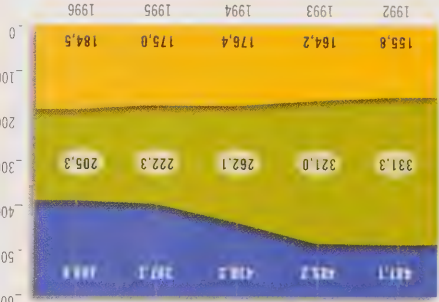
À l'évidence, cette approche fonctionne. De 1992 à 1996, nous avons réduit nos charges d'exploitation de 126 millions de dollars. Notre redressement a été particulièrement marqué en 1996, avec une réduction totale du financement public de 50 millions de dollars comparativement à 1995, la plus forte diminution annuelle depuis 1990. La gestion efficace d'une entreprise publique fait appel également à la créativité. Elle exige que nous prenions des risques calculés pour assurer notre expansion, tout en gardant le cap sur la réduction de nos charges en trésorerie.

Par conséquent, nous avons commencé à explorer de nouveaux marchés et à mettre en service de nouvelles fréquences pour évaluer le potentiel des liaisons de banlieue à longue distance dans la région de Toronto.

Dans le sud-ouest de l'Ontario et sur certaines liaisons en régions éloignées, nous avons remplacé les voitures chauffées à la vapeur désuètes par du matériel plus moderne en acier inoxydable entièrement remis à neuf. Nous avons aussi commencé à mettre à l'essai du nouveau matériel ultramoderne en vue de renouveler notre parc. En collaboration avec d'autres sociétés, nous avons lancé des campagnes de publicité et procédé à des activités marketing innovatrices. Nous avons introduit de nouveaux produits et services, et amélioré l'ensemble de nos services.

Ces initiatives témoignent du climat de confiance qui règne à VIA Rail. En sachant où nous allons comme société de transport voyageurs et en vérifiant chaque initiative par rapport à cet objectif, nous atteignons les résultats escomptés.

COMBLER L'ÉCART
(en millions)



Charges en trésorerie*
Financement de l'État
Charges en trésorerie*
Total produits d'exploitation

*Les amortissements et les frais de réorganisation ne sont pas inclus

Message du président du Conseil

Le rôle de la société d'Etat au Canada évolue. De plus en plus, le défi consiste à assurer une prestation de services au public qui établit de nouvelles normes de gestion efficace d'une entreprise publique, sans perdre de vue les responsabilités qui nous incombent. Il s'agit d'une tâche souvent difficile qui oblige l'entreprise à faire preuve de créativité et de souplesse, afin de faire face à l'évolution constante des besoins du public et des exigences du marché.

VIA a accepté de relever ce défi il y a quelques années lorsque de nouveaux objectifs de financement stricts lui ont été fixés. Une opinion très répandue voulait que la société réduise ses services. Nous avons plutôt adopté une approche différente.

Nous avons décidé d'atteindre, voire même de dépasser, nos objectifs, tout en exploitant le réseau existant et en offrant des services de qualité supérieure. Nous avons ainsi entrepris de développer cet important créneau que constituent les services ferroviaires voyageurs au Canada. Pour ce faire, nous nous sommes fondés sur le dévouement et le talent de nos collègues pour donner une nouvelle vocation au rail voyageurs de l'avenir.

J'ai le plaisir de vous annoncer que nous avons remporté un succès remarquable. Nous avons décidé d'éliminer d'abord tous les coûts non nécessaires. Nous savions toutefois que, pour réussir, il était tout aussi important de former une équipe de personnes compétentes et dévouées, convaincues de cette évidence : notre avenir dépend de la satisfaction de nos clients.

Nous avons réussi à atteindre ces résultats tout en améliorant le rendement de notre exploitation et la qualité de nos services. Nous desservons le même nombre de localités et offrons plus de fréquences qu'il y a cinq ans. Nous disposons d'un matériel plus fiable et continuons d'assurer une bonne ponctualité. Enfin et surtout, 95 p. 100 de nos clients affirment que les services de VIA répondent et même dépassent leurs attentes.

Tout le mérite de ce succès revient entièrement au personnel de VIA Rail, qui s'est donné pour mission de faire de VIA une entreprise svelte, alerte et sûre de son orientation. Ensemble, nous redéfinissons l'avenir du rail voyageurs, un avenir qui s'annonce prometteur. De plus, nous sommes prêts à entreprendre les démarches audacieuses qui feront de nous le meilleur transporteur de voyageurs du Canada, parce que telle est notre vision.

Avec l'appui indéfectible du conseil d'administration, une équipe spéciale de direction examine aujourd'hui la façon dont VIA doit se positionner pour favoriser l'expansion nécessaire à son avenir. Nous sommes déterminés à faire en sorte que cette nouvelle volonté de développement et cette vitalité qui animent le rail voyageurs continuent de transformer notre entreprise – et notre façon de travailler – au moment où VIA Rail s'apprête à entrer dans le 21^e siècle.

Le président du Conseil,

Marc LeFrançois

Marc LeFrançois



VIA



• Prince Rupert

• Prince George

• Courtenay
• Vancouver
• Victoria

• Jasper

• Edmonton

• Lynn Lake

• Churchill

• The Pas • Thompson

• Saskatoon

• Winnipeg

• White River

• Senneterre

• Jonquière • Caspe

• Sudbury • Québec

• Montréal • Moncton

• Halifax

• London • Toronto • Ottawa
• Sarnia • Niagara Falls • Windsor

Les indicateurs financiers clés de même que les statistiques d'exploitation résument le rendement de l'année. Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée en 1996.

Indicateurs financiers clés

(en millions de dollars)

	1996	1995	1994	1993	1992
*Charges en trésorerie	389,8	397,3	438,5	485,2	487,1
Produits d'exploitation	184,5	175,0	176,4	164,2	155,8
Financement de l'Etat pour :					
Charges en trésorerie	205,3	222,3	262,1	321,0	331,3
Dépenses en immobilisations	20,7	39,6	25,3	11,8	44,7
Frais de réorganisation	19,2	33,5	30,8	15,3	12,9
Total du financement de l'Etat	245,2	295,4	318,2	348,1	388,9

Statistiques d'exploitation clés

*Ratio des produits aux charges

en trésorerie (%)	47,3	44,0	40,2	33,8	32,0
Voyageurs (en milliers)	3 666	3 597	3 586	3 570	3 601
Voyageurs-milles (en milliers)	892 412	859 088	834 142	819 607	817 271
Financement public de l'exploitation	25,2	29,8	35,1	41,0	42,1
par voyageur-mille (en cents)	6 472	6 219	6 524	6 515	6 483
Trains-milles parcourus (en milliers)	40 491	37 100	36 351	35 861	35 993
Coefficient d'occupation moyen (%)	59	61	60	59	57
Nombre moyen de voyageurs-milles	138	138	128	126	126
Ponctualité (%)	84	86	87	90	90
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3 000	3 178	3 718	4 131	4 478

* Les charges en trésorerie excluent les amortissements des immobilisations et les frais de réorganisation.

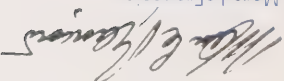
Table des matières	3
Messagerie du président du Conseil	4
Messagerie du président-directeur général	6
VIA Rail en 1996	19
du Service au Succès : le plan stratégique de VIA	20
Développement du marché	21
Finances :	25
la marche vers l'auto-suffisance	26
Services à la clientèle	27
Le personnel de VIA : la qualité, une affaire de cœur	28
La sécurité avant tout	29
Tournez vers l'avenir	30
Rapport de la direction	31
Rapport des vérificateurs	32
Etats financiers	33
Notes afférentes aux états financiers	34
Annuaire de la Société	35

L'Honorable David Anderson, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la
Loi sur la gestion des finances publiques,
je suis heureux de vous présenter le
rapport annuel de VIA Rail Canada Inc.
pour l'exercice prenant fin
le 31 décembre 1996.

Le président du Conseil,


Marc LeFrançois

VIA Rail Canada Inc. est le trans-
porteur ferroviaire national
de voyageurs au Canada. En 1996,
avec approximativement 3 000
employés, nous avons assuré le ser-
vice de 429 trains par semaine
et desservi plus de 400 localités dans
l'ensemble du pays. Nous avons
transporté 3,7 millions de voyageurs,
ce qui a généré des produits d'ex-
ploitation qui se sont élevés
au total à 184,5 millions de dollars.
A titre de société d'Etat, VIA est
responsable envers le Parlement par
l'intermédiaire du ministre des
Transports



Rapport Annuel 1996 VIA Rail Canada Inc.

